This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

VA
473
03

OESTREICH'S
KRIEGSFLOTTE

L 201/61
1

Oestreich's

Kriegsflotte.

Si vis pacem, para bellum.

Leipzig,
Verlag von Wilhelm Engelmann.
1862.

Oestreich's Kriegsflotte.

Si vis pacem, para bellum.

Leipzig,
Verlag von Wilhelm Engelmann.
1862.

LB

Oestreich's

Kriegsflotte.

Si vis pacem, para bellum.

Leipzig,
Verlag von Wilhelm Engelmann.
1862.

LG

1017

VA 473
03

I.

Als Peter der Große Rußland aus einem barbarischen Khanat in eine europäische Großmacht umschaffen wollte, erkannte er, daß sein Reich in Archangel, seinem einzigen, nur einen Theil des Jahres offenen Hafen, nicht die Mittel besitze, um in Wechselwirkung mit der Civilisation zu treten. Der Besitz von Häfen an den europäischen Binnenmeeren, so wie die Gründung einer Handels- und Kriegsflotte lag ihm eben so sehr am Herzen, als die Umgestaltung seines Heeres und seines Landes durch die Berufung von gebildeten Europäern und die Einführung abendländischer Administration. Ohne die Eroberung Asow's und ohne die Gründung von Petersburg und Kronstadt wäre es nie zur Entwicklung eines großen russischen Reiches, nicht zur Demüthigung Schwedens, zu keiner Theilung Polens, zu keiner orientalischen Frage, zu keiner Gefahr für Indien, für Oestreich und Deutschland gekommen. Waren die russischen Flotten auch bis in die neueste Zeit weder England noch Frankreich, geschweige den combinirten Kriegsflotten der beiden westlichen Großmächte gewachsen, so genügten sie doch häufig genug, die Ziele einer aggressiven Politik zu fördern und den Landoperationen einen entscheidenden Nachdruck zu geben. Obschon Nelson noch zu Anfang des Jahrhunderts von den Seekriegen Rußlands und der Türkei, als von dem Kampfe des Einäugigen mit dem Blinden sprach, so ist es doch gewiß, daß der Blinde von dem Einäugigen überall herausgeworfen werden wird. Und mit welchen Mitteln hat Rußland seine Marine geschaffen? Noch heute sind seine Küsten arm an Häfen und haben eine spärliche, nicht seegeübte Bevölkerung; die gesammte Handelsmarine zählt wenig über 1400 Segelschiffe und diese

sind meist klein, so daß die ganze Tonnenlast nicht 170.000 Tonnen, die Bemannung nicht 10.000 Matrosen übersteigt. Von diesen Schiffen ist noch eine nicht unbedeutende Anzahl mit Griechen bemannt und fährt nur unter russischer Flagge. Dennoch hat Rußland eine große Kriegsflotte seit Peter I. auf dem Wasser gehalten; Hunderte von Millionen wurden auf sie verwendet, Fremde in Dienst genommen und da die seefahrende Bevölkerung zur Abstellung von Matrosen nicht ausreichte, wurde die Bevölkerung der Binnenländer, selbst wasserscheue Juden und die Reitervölker der Steppen: Baschkiren und Kirghisen zum Seedienste ausgehoben und während einer 20jährigen Dienstzeit zum Seehandwerk abgerichtet. Daß Europa, selbst die seefahrenden Westmächte, von dieser Kriegsflotte nicht allzu gering dachten, bewies der Pariser Friedensschluß, in welchem Rußland, wie einst Kartago durch Rom die Entwaffnung und Reducirung seiner pontischen Flotte zur Bedingung gemacht wurde, obwohl der größte Theil von den Russen selbst schon versenkt und daher unbrauchbar gemacht worden war.

Der Seekrieg ist im Vergleich zum Landkrieg der unabhängigere, der energischere, in seinen Errungenschaften oft scheinbar weniger glänzende, aber nachhaltendere, der unblutigere und zuletzt auch der billigere und humanere, da es sich vielmehr um die Zerstörung der Schiffe und des Materiales, als um die Tödtung der Menschen handelt, was allerdings gegen die alte beliebte barbarische Anschauung, daß Menschen wohlfeiler seien als Sachen, verstößt. Die Seekriege machten das alte Griechenland groß und die Niederlande frei und mächtig. Als die englischen und die spanischen Colonien im tropischen Amerika die Fahne der Unabhängigkeit aufpflanzten, fügten ihre Geschwader den Flotten der Mutterländer eben so großen Schaden zu, als die Milizen auf dem Lande, und daß die spanischen Creolen siegten, verdankten sie großen Theils dem elenden Zustand, in welchem die Flotte des Mutterlandes sich befand. So verwahrlost diese Staaten in ihrer Administration, so erschüttert die Grundfesten des socialen und politischen Lebens durch die allgemeine Demoralisation auch sein mögen, so haben sie doch für eine

Kriegsflotte als Mittel der Repräsentation und Wahrung ihrer Interessen Sorge getragen. Ebenso baute Mehmed Ali eine Flotte, um seine Eroberungen zu behaupten und heute, wo Spanien aus langedauernder politischer Unbedeutendheit sich aufzuraffen sucht, ist sein erstes, sich eine neue Flotte zu schaffen.

Es giebt heut zu Tage kein civilisirtes Land und keinen intelligenten Menschen, der nicht den Werth einer Kriegsflotte für sein Vaterland einsähe, wenn dieses eine Küste und eine Handelsflotte besitzt. Ist schon ein Binnenstaat im Nachtheil, weil er die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie nicht selbst auf fremde Märkte bringen kann, sondern dazu der Schiffe fremder Länder bedarf, so ist ein Land mit Seeküsten ohne Flotte in noch viel höherem Grade ohnmächtig und wehrlos, als ein Binnenstaat, weil seine dort aufgestapelten Güter ohne Schutz sind und von feindlichen Flotten hinweggeführt, zerstört und auf offener See weggenommen werden können. Dagegen ist eine Kriegsflotte die Assecuranz des Capitals und der Arbeit und der durch beide geschaffene Werthe; sie ist die Wehrkraft des Bürgerthums, ihr Schwert und Schild. So wenig heute ein europäischer Staat ohne Heer bestehen kann, so wenig kann ein Küstenstaat eine effective Kriegsflotte entbehren. Das eine wie das andere fordern ihre Opfer, die wir aber nicht von uns abwälzen können und dürfen. Bei allen Völkern, wo Intelligenz, Reichthum und Industrie zur Blüthe gelangt, wird dieß auch eingesehen und die Kriegsflotte ist dort eine populäre Institution, für die jeder freudig beisteuert, weil er in ihr den Schutz seiner Interessen findet. In England nimmt das ganze Volk, die historischen und die Baumwoll-Lords, thätigen Antheil an den Fragen, welche die Kriegsmarine berühren, nicht nur die Admiralität und das Parlament, auch die commerciellen und industriellen Vereine. Die Naturforscher besprachen die neuen Schiffskanonen und Panzerschiffe bei ihrer letzten Jahresversammlung in Manchester, nahezu mit ähnlichem Eifer, wie das Jahr zuvor die Darwin'schen Ansichten über die Species und Fachmänner ließen sich zu populären Vorlesungen über das neue Seewesen

herab. Die Debatten im englischen Parlamente verdienen d
Aufmerksamkeit der europäischen Regierungen und Volksvert
denn da das englische Volk den richtigen Takt hat, alle Interess
treten, finden sich auch Seefahrer, Marineoffiziere, Admiralit
und Artillerie-Officiere darin; daher bestehen die Commissi
Theil aus Sachverständigen und bringen wohlbeleuchtete Ve
die allgemeine Berathung. Jede neue Frage des Küstensc
Flottenbefestigung ruft eine Reihe der interessantesten Erörteru
eine Art Enthusiasmus hervor, von dem man sich nur dann
griff macht, wenn man die Verhandlungen verfolgt. Es he
Eine Furcht, nicht die, zu zahlen, sondern daß die Regierung
thue. Die englische Politik ist eben immer eine große. Ne
die englischen Versicherungen, alles nur um der Humanität
Christenthums willen zu thun, mit Mißtrauen auf; betracht
gar jede englische Demonstration sogenannter Gefühlspolitik
und Heuchelei. Aber glauben wir, daß ihre Politik der pe
Egoismus, aber auch der Ausdruck der nationalen großen In
— also ungefähr das Gegentheil der deutschen Engherzigkeit –
kleinen vorläufig zum Schweigen bringt, in der sicheren Ve
daß die individuellen Interessen zuletzt am meisten gefördert
wenn für die großen Alles eingesetzt wird.

Die Rüstungen Englands haben in jüngster Zeit unge
mensionen erreicht, seit es durch die Vermehrung der Mari
reichs aus dem Traume des ewigen Friedens und unbegrenzte
wollspinnens erwacht ist. Jetzt werden die Worte Sir J
goygne's und Wellington's, die sich bei dem Stand der it
Frage auch auf Oesterreich beziehen lassen, fort und fort a
„Wenn die Anstrengungen der Flotte nicht ausreichen zu un
theidigung, so stehe ich keine acht Tage für Englands Sicher
einer Kriegserklärung". Noch bedenklicher lauten die Worte d
„Wenn Frankreich im Kanal eine zeitweilige Obermacht erhält,
London in weniger als zehn Tagen in die Hände des Feind

Die Conservativen und Radicalen forderten in gleicher Weise die Erhöhung des Flottenetats. Während dieser 1835 nur die Summe von 4,204.000 Pfd. St. und selbst 1852 nur 5,800.000 Pfd. St. erforderte, stieg er von nun an und betrug für 1861 schon 12,000.000 Pfd. St. *)

England hatte vor den amerikanischen Rüstungen auf dem Wasser 57 Schraubenlinienschiffe, 43 Schrauben- und 9 Radfregatten, 145 andere Schiffe von mehr als 20 Kanonen und auf seinen Werften 54 Schiffe mit 1254 Kanonen, 10.930 Pferdekräften und 95.255 Tonnen.

In England ist die Flottenangelegenheit Sache des Volks, welches dafür bezahlt und Rechnung fordert. In Frankreich ist die Vermehrung der Marine von jeher mehr Sache der Herrscher oder erleuchteter Staatsmänner gewesen und während Ludwig XIV. in seiner großen Flotte seiner Eitelkeit schmeichelte, sah Colbert in ihr das kräftigste Mittel, die Ehre und die Ansprüche Frankreichs aufrecht zu erhalten. Dieser Abhängigkeit einer großen nationalen Wehrkraft von Ansichten, Launen und Umständen ist es vielmehr als den einzelnen Niederlagen zuzuschreiben, daß die Flotte in Frankreich verfiel und erst unter Ludwig XVI. wieder vermehrt wurde, ohne daß sie in der Zeit der Republik und des ersten Empire selbst in Vereinigung mit der spanischen im Stande gewesen wäre, gegen die englische sich zu behaupten. Erst in der zweiten Hälfte der Juli-Regierung besonders unter der Leitung des talentirten Prinzen von Joinville, nahm die Flotte wieder größere Dimensionen an und — was noch mehr die Eifersucht Englands weckte — es wurde das Princip des Dampfes in ihr zur Geltung gebracht; das Material wurde sorgfältig gewählt, auf die Heranbildung der Officiere und Matrosen, auf die Ausrüstung und Bewaffnung der Schiffe die größte Rücksicht genommen.

---

*) 1857 8,200.000 Pfd. St.
1858 8,800.000 „
1859 11,775.000 „
1860 12,822.000 „

Noch großartiger wurden die Rüstungen Napoleon's III. Die Engländer verlachten oder ignorirten die französischen Anstrengungen, bis sie im Krimkriege die unangenehme Wahrnehmung machten, daß ihr Alliirter ihnen an Zahl der Schiffe, an Schnelligkeit der Ausrüstung und Vorzüglichkeit des Materials in vielen Beziehungen gleich kam, in manchen sogar überlegen war. Zu ihrer Ueberraschung sahen sie, daß Frankreich 38 Linienschiffe und 66 Fregatten und Corvetten für den Kampf bereit hatte und im Besitz einer Transportflotte war, die England weit hinter sich ließ. 1854 allein wurden 13 Kriegsschiffe, darunter 9 Linienschiffe in den französischen Häfen vom Stapel gelassen und der Bau von 52 neuen, darunter 3 Linienschiffe und 6 Fregatten, in Angriff genommen.

Zu dieser Vermehrung der Flotte, deren ältere Schiffe durchaus in Dampfer verwandelt worden waren, zur Entwicklung des Seetransportwesens zu einer früher nicht geanhten Höhe und zur Ausbildung der Debarcation kamen zwei große wichtige Neuerungen: die allgemeine Einführung der gezogenen Geschütze mit Verstärkung der Kaliber und die Belegung der Kriegsschiffe mit Eisenplatten. Cherbourg wurde erweitert, neue Bauten in allen französischen Häfen, neue Docks, darunter einige von 500 und einer selbst von 700 Fuß Länge angelegt. Das beste Schiffsbauholz, welches Frankreich aus seinen Staatsforsten bezieht bis zur enormen Quantität von 6,400.000 Kubikfuß angehäuft*), das allein eine Summe von mehr als 8 Mill. Thaler repräsentirt, wenn wir auch den Kubikfuß nur zu 1 Thlr. 1 Sgr. rechnen**). Die Rüstungen wer-

*) Im englischen Parlament wurde 1861 dieses Material zu 160.000 Loads à 40 Kubikfuß, angegeben; es ist nur die Holzmenge, von welcher die Engländer Kenntniß hatten. Davon waren

in Cherbourg	. . . .	24.000 Loads,
" Toulon	. . . . .	37.000 "
" Brest	. . . . .	30.000 "
" Rochefort	. . . . .	26.000 "
" L'Orient	. . . . .	25.000 und 7500 Loads bestellt.

**) England verwendet bei dem Mangel an eigenem Schiffbauholz die amerikanische Steineiche oder das indische dauerhaftere, aber auch kostspieligere Teakholz.

den nicht mit jener Oeffentlichkeit, wie in England, betrieben; ja Napoleon soll sogar die Frage erörtert haben, ob sie sich nicht gänzlich verbergen ließen. Vieles entgeht gewiß den englischen Berichterstattern und patriotischen Touristen, die sich in die französischen Arsenale drängen, um die Fortschritte des Rivalen zur Kenntniß des englischen Publikums zu bringen. Selbst das Corps legislative ist nur unvollkommen in die Plane eingeweiht, wie dieß aus den votirten und den wirklich verausgabten Summen hervorgeht.

	Votirt wurden	Ausgegeben wurden
1853	3,736.000 Pfd. St. *) . . .	3,972.000 Pfd. St.
1854	3,800.000 = . . .	4,696.000 =
1855	4,118.000 = . . .	8,600.000 =
1856	4,117.000 = . . .	8,309.000 =
1857	4,165.000 = . . .	5,076.000 =
1858	4,607.000 = . . .	5,400.000 =
1859/1860	4,910.000 = . . .	4,940.000 =
1861	4,975.000 = . . .	— =

Während noch in den 3 vorhergegangenen Jahren die Ausgaben unter den bewilligten Summen geblieben, so

	wurden votirt	Ausgegeben wurden
1850	3,463.000 Pfd. St. . . .	3,327.000 Pfd. St.
1851	= = . . .	= =
1852	3,738.000 = . . .	3,412.000 =

Ueberall entstehen neue Maschinenwerkstätten, Gießereien, Ankerschmieden, Stückbohrereien und andere großartige Etablissements. Alle Arsenale stehen mit Eisenbahnen in Verbindung und communiciren auf der kürzesten Linie mit der Hauptstadt des Reiches. Bei Lezardrieux zwischen Cherbourg und Brest im Angesicht von Plymouth wird ein Hafen

---

Von letzterem bezahlte die Admiralität 1860 die Load = 40 Kubik-Fuß, mit 10 bis 11 Pfd. St.; 1861 aber mit 16 bis 17 Pfd. St.

*) Die Ziffern sind den englischen Parlaments-Verhandlungen entnommen.

und Waffenplatz gegründet, der binnen kurzem mit Cherbourg und Toulon wetteifern soll. Alle Anlagen des neuen Frankreichs, seine Rüstungen und sein Reservematerial sind so großartig, daß binnen wenig Wochen eine der schönsten Flotten gerüstet werden kann und noch so viel Schiffe und Kriegsgeräth auf den Werften und in den Magazinen bleiben, daß, wenn selbst diese Flotte vernichtet würde, Frankreich in wenigen Monaten mit einer neuen, ebenso zahlreichen wieder auf dem Meere erscheinen könnte.

1859 dekretirte Napoleon III., daß die effective Kriegsflotte auf 150 Kriegsschiffe und 72 große Transportdampfer in einem Jahre gebracht werden sollte, um 60.000 Mann mit Kriegsgeräth und Lebensmitteln für einen Monat an einen beliebigen Punkt, auf einmal überschiffen zu können. Und doch findet keine Uebereilung statt: Alles wird geprüft und gewogen, ehe man zur Ausführung schreitet, Wochen, ja Monate lang finden Experimente statt, bis die definitive Ausführung decretirt, aber dann auch mit aller Macht beschleunigt wird. In der großen Zahl nicht nur wohl unterrichteter, sondern auf der Höhe ihrer Specialwissenschaften stehenden Marine-Ingenieur- und Artillerie-Officiere liegt der Grund, daß das Kriegswesen der Franzosen zu Land und zur See allen andern Völkern der Erde in der Gegenwart voran ist. Während in England noch sehr viel Empirismus, in Deutschland zu viel encyclopädische Seichtheit, selbst in den höhern Kriegsschulen vorherrscht, gewinnt Frankreich aus seiner Ecole polytechnique jedes Jahr einen kleinen Nachwuchs wissenschaftlich hochgebildeter Männer, die nur die Anwendung ihres Wissens auf specielle Zwecke zu lernen brauchen*). Diese Aristokratie der Intelligenz giebt die bevorzugten Persönlichkeiten für die höhern Stellen.

Trotz dieser enormen Rüstungen zur See hat das französische Volk die Kosten derselben willig getragen, nicht allein aus Nationalstolz, um

*) In der preuß. Kriegsschule dürfen die Professoren, welche dem Civilstande angehören, die Officiere, welche zur höheren Ausbildung sich in derselben befinden, nicht examiniren, sondern dürfen sich nur gesprächsweise um die Fortschritte erkundigen und geben nach solcher unvollkommenen Information ihre Gutachten über ihre Schüler ab. Allerdings sehr verschieden von dem französischen Concurswesen.

der ersten Seemacht ebenbürtig zu werden, nicht um des Ruhmes willen, mit dem es sich im Krimkriege, in Italien, in China und in Syrien berauscht hat, sondern auch im Gefühl, daß, obwohl es die erste Continentalmacht ist, es auch eines ergiebigeren Seeschutzes bedarf, und in der Ueberzeugung, daß die großen Summen keine weggeworfenen sind, sondern ein bei der Nation angelegtes Kapital, welches der Landes-Industrie zu Gute kommt und derselben neue Erwerbsquellen nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland öffnet. Denn die neuen Panzerschiffe für die italienische und spanische Flotte werden sämmtlich auf französischen Werften gebaut und nur die im Lande erzeugten Gegenstände zu ihrer Ausrüstung verwendet. Das moderne Cäsarenthum hat auf diese Weise nicht bloß wie bei den Luxusbauten in Paris das Interesse der arbeitenden Klassen an sich gekettet, sondern auch in den besitzenden und industriellen Kreisen neue Fäden der Sympathie für sich gesponnen, die dauerhafter zu werden versprechen als die hohle Gloire des ersten Empire, dessen Reminiscenzen trotzdem stark genug waren, um der Wiedererstehung des zweiten Vorschub zu leisten, ohne auf dem Boden des materiellen Vortheils zu fußen.

II.

Frankreich und der Bonapartismus ist die beständige Bedrohung alles Bestehenden, er erhält die stete Kriegsbereitschaft Europas, weil er den Bruch des Weltfriedens involvirt. Heute ist es Oestreich, Preußen — morgen England, welche das Damocles-Schwert über sich erblicken und waffnen.

Oestreich hat aber noch einen zweiten Feind hart an seinen Grenzen: Italien.

Viktor Emanuel hat seit dem Frieden von 1849 sein Augenmerk auf die Wehrkraft seines Landes gelenkt: Die Armee wurde neu organisirt, die Artillerie, welche schon 1848 und 49 von östreichischen Officieren wegen ihres vorzüglichen Materials gerühmt worden war, wurde

vermehrt und die Stimmung der Armee durch die Theilnahme am Krimkriege gehoben. Auf dem Pariser Congreß machte Cavour zum ersten Male die Ansprüche Italiens geltend und begann die Agitation in Italien. Nach dem Kriege von 1859 folgten die Annexirungen und die Einreihung der Truppen der Emilia, die Vermehrung der Flotte, die bei der Eroberung Siziliens und Neapels Garibaldi den größten Vorschub leistete.

Seitdem ist Italien bis auf Venedig und Rom vereinigt. Was sehen wir aber? Statt sich mit dem Errungenen zu begnügen und den ruhigen Ausbau der chaotischen Zustände, die durch Agitation, Revolution, Kämpfe, Belagerungen und Reactionsversuche entstanden waren, zu klären und die Ruhe von außen zum friedlichen Ausbau des neuen Staates zu verwenden, rüstet Italien nach allen seinen Kräften zu Land und zu Wasser. Die Conglomerate der verschiedenen Armeen werden in eine verschmolzen, die Nationalgarde ist errichtet und in eine mobile und Reservestreitkraft geschieden worden, um durch die Bildung eines Landwehrsystems die Vertheidigungskräfte zu erhöhen, ohne die Geldmittel zu schwächen. Statt Straßen und Eisenbahnen zu bauen führt es neue Festungen auf, baut Docks und Arsenale, rüstet Schiffe zu Hause und in der Fremde.

Genua genügt der neuen Marine nicht mehr, ebensowenig die vorgefundenen Arsenale von Neapel, Messina und Palermo.

Spezzia, Brindisi und Ancona wurden zu Kriegshäfen erhoben, aber nicht bloß durch ein Regierungs-Dekret. Für Spezzia allein wurden 60,000.000 Fr. votirt und die Gemeinde erklärte sich bereit, 400.000 Fr. aus eigenen Mitteln für einen Waaren-Molo beizusteuern.

Comachio, Ferrara, Bologna, Ancona sollen mit einigen kleineren zu befestigenden Punkten eine große Festungsgruppe bilden, nicht nur als ein Gegengewicht gegen das östreichische Festungsviereck, sondern auch als Operationsbasis, welche den untern Po und das venetianische Tiefland zwischen dem Viereck und Venedig bedroht, das De-

bouchiren der östreichischen Armee in die lombardische Ebene verhindert und zu einer Stellung im Rücken der Festungen nöthigt. Die neue Festungsgruppe deckt zugleich das ganze Land östlich von den Apeninnen. Dort werden die Eisenbahnen Oberitaliens ausmünden, so daß dieses große Festungslager in wenigen Stunden Zuzug erhalten wird, um zum Angriff überzugehen, oder Verstärkungen im Falle eines Mißgeschickes. Die Hügel, welche Ancona umgeben und bis an die sonst flache Ost-Küste Italiens vortreten, werden in weitem Halbkreise mit detachirten Forts bedeckt, deren Feuer sich secundiren und den Hafen schützen können. Molos und Maschinenwerkstätten werden gebaut und in dem trotz seiner 45.000 Einwohner sonst stillen Ancona herrscht ein reges kriegerisches Leben. Es ist ein offenes Geheimniß unter den Italienern, von hier aus den Seekrieg gegen Östreich zu beginnen, Venedig, Istrien und Dalmatieu zu erobern. Schon jetzt ist ein Geschwader der italienischen Flotte dort stationirt nnd durch die Creirung einer Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die vorläufig über Brindisi, Otranto, nach Messina und später von Ancona direct nach Alexandrien ausgedehnt werden soll, hoffen die Italiener, welche den östreichischen Lloyd an der östlichen Küste Italiens bereits ausgestochen haben, auch in Alexandrien zu paralysiren. Schon spricht nicht nur Ancona, sondern die italienische Handelswelt davon, die Overland route über Ancona zu leiten.

Der italienischen Regierung schwebt hierbei uoch etwas anderes vor, nämlich die Möglichkeit der Concentrirung einer mercantilen Dampferflotte, um Truppen und Kriegsmaterial an die gegenüberliegenden Küsten zu führen.

Durch die Eroberung Neapels und Siciliens hat die sardinische Marine einen Zuwachs erhalten, der nicht allein durch die Schiffe und das Kriegsmaterial schätzenswerth ist *), sondern auch durch die Be-

*) Im Arsenal von Neapel befinden sich:

an Dampfern:	an Segelschiffen:
1 Rad-Dampf-Fregatte,	1 Linienschiff,
2 Rad-Dampf-Corvetten;	2 Fregatten,
	1 Corvette;

mannug. Die Piemonteſen, welche über die Mehrzahl der neapolitaſchen Officiere und Soldaten der Landarmee mit Geringſchätzung hinwegſehen, loben den Muth und die militäriſche Bildung der Flottenofficiere.

Die vereinigte italieniſche Flotte zählt gegenwärtig gerüſtet:

An Panzerſchiffen.

2 Panzerdampffregatten von 800 Pferdekraft mit 60 Kanonen.

An Dampfern.

1 Linienſchiff	mit	450 Pfrdkft.	70 Kanonen.
11 Schrauben-Fregatten	=	5800 =	575 =
13 Rad-Dampfer-Fregatten . . .	=	4300 =	102 =
4 Schrauben-Corvetten	=	888 =	108 =
5 Rad-Dampfer-Corvetten 1. Cl.	=	940 =	25 =
10 = = = 2. Cl.	=	940 =	40 =
14 Schrauben-Kanonenboote . .	=	544 =	50 =
2 = Aviſodampfer . .	=	160 =	— =
2 Raddampfer = . .	=	160 =	— =
6 Schrauben-Transport-Dampfer	=	1560 =	12 =
7 Rad- = =	=	1600 =	14 =
4 Remorqueurs	=	200 =	— =
		18.342 Pfrdkft.	1056 Kanonen.

An Segelſchiffen.

2 Fregatten	mit	92 Kanonen	
1 Corvette 1. Cl.	=	27 =	
3 = 3. Cl.	=	40 =	
11 Brigantinen	=	120 =	
		279 =	
		1335 Kanonen.	

die übrige neapolitaniſche Flotte, welche über 700 Kanonen und 32 Dampfer mit 6000 Pferdekraft hatte, wurde theils eingereiht, theils ausgeſchieden.

Die Schiffe sind, bis auf zwei Schraubenfregatten, welche erst im März 1862 vom Stapel gelassen werden und die im Arsenal von Neapel befindlichen Schiffe, in vollkommener Ausrüstung.

Jede der beiden auf den Touloner Werften gebauten Panzerfregatten, der Terribile und Formidabile, hat Maschinen von 400 Pferden und 30 Kanonen an Bord. Diese sind schwere rückladige 80pfündige Cavalli (gezogene Rohre). Zwei andere Panzerschiffe sind 1862 in Bau begriffen und dafür 14,000.000 Fr. votirt worden, und aus verläßlicher Quelle wissen wir, daß so eben in Castellamare und Foce fünf neue Panzerfregatten in Angriff genommen worden sind.

Auch die Dampfschiffe, welche noch keine vollständige Ausrüstung an gezogenen Kanonen mit schwerem Caliber besitzen, werden eine solche erhalten.

In der neu eingerichteten großen Kanonengießerei zu Turin herrscht eine große Thätigkeit, während früher Piemont die Geschütze für seine Festungen und Schiffe aus Schweden bezog.

Italien besitzt alle Mittel seine Flotte noch zu vergrößern in seinem schon gegenwärtig sich rasch hebenden Handel und seiner bedeutenden Flotte von Kauffahrern. Ricasoli führte in einem seiner Circulare an die italienischen Consulate an, daß Italien eine Mercantilflotte von 700.000 Tonnen und einer Bemannung von 100.000 Matrosen besitze, wobei der Herr Minister jedoch Venedig schon anticipirt zu haben scheint, daß seine Exporte und Importe die Gesammtsumme von 1.400,000.000 Fr. erreicht haben und 40.000 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 4,000.000 Tonnen ein- und ausgelaufen seien.

Nackte Ziffern, welche aber die Nachbaren zum Nachdenken aufzufordern geeignet sind, denn sie bilden eben so gut eine Demonstration gegen Oestreich, wie die wilden Declamationen der italienischen Journalistik, die Provocationen in den Kammern und die Kreuzzugspredigten Garibaldi's und seiner Comite's. All diesem Treiben liegt nicht die Gefühlspolitik die italienischen Stämme zu vereinigen, nicht der Haß gegen die Fremdherrschaft — wie Oestreich stets bezeichnet wird —

allein zu Grunde, sondern auch materielle Interessen. Es h
nicht allein um einen Befreiungszug nach Venedig, sonde
Annexirung der östlichen Gestadeländer der Adria. Dort find
lienische Kriegsflotte die schönsten und sichersten Häfen als
plätze und eine seegeübte Bevölkerung zur Bemannung sein
Alle commerciellen Instinkte der Italiener, die seit Jahrhu
schlummert, sind durch die Cavour'sche Politik wie durch eine
spruch erwacht. Den Handel Triests, den ganzen Seehandel
in der Adria und in der Levante will das junge Italien an
Oestreich soll nicht allein Venedig, dem die Italiener selbst n
ringe Lebensfähigkeit zuschreiben, verlieren, sondern seine g
und seine Flagge soll von den Meeren verschwinden, um der
Italiens Platz zu machen. Deßwegen rüstet es zum Angriff,
den Boden in der slavisch-hellenischen Halbinsel, sympathisi
Räubervolke der schwarzen Berge und fraternisirt mit der
republicanischen Partei. Aber es gehört die ganze naive An
weise der Tablabiros dazu zu glauben, daß Italien Krieg
das in Gelddingen äußerst zähe und in seiner Freigebigkeit k
hunderte von Millionen aufwenden wird, um der Krone d
Stephan dann das eroberte kroatische Küstenland und Dal
Angebinde zu Füßen zu legen.

III.

Jeder Staat hat nicht nur seinen Nachbarn gegenüber
sondern seinen Staatsbürgern gegenüber auch die Pflicht se
torialbesitz aufrecht zu erhalten. Nur durch den ausgesproch
Willen es zu thun und durch die Aufbietung aller Mittel
zu vertheidigen, wird er sich das Vertrauen seiner Staatsa
in den Fortbestand, die Sympathien für den Fortbestand und
willigkeit für denselben erhalten und erhöhen und auf diese
Bestrebungen des Landesfeindes, die Gemüther der Regie

wenden und für einen neuen Zustand der Dinge günstig zu stimmen, vollkommen vereiteln. Durch eine hinreichende Machtentfaltung an seinen Küsten wird Oestreich mit einem Schlag die wühlerischen Bestrebungen, die durch französische, russische und italienische Emissäre unter den Südslaven geweckt und erhalten werden, vernichten und seinen falschen Freunden jenes despectirliche Bedauern, das die Bezeichnungen „Oestreich sei der zweite kranke Mann", „ein verrotteter Staat", „ein altes sterbendes Glied der europäischen Staatenfamilie", liebt, ersparen.

Für den Bestand Oestreichs als Großmacht ist der Besitz seiner Küstenprovinzen und einer Kriegsflotte unerläßlich. Entbehrt es diese und tritt heute die orientalische Frage in eine neue Phase, so bleibt Oestreich der ferne thatenlose Zuseher und kann weder seine noch Deutschlands Interessen wahrnehmen, wenn es einigen der übrigen Großmächte gelüstet die fernere Existenz der Türkei in Frage zu stellen.

Trotz dem Geschrei und der Kirchthurmpolitik der kleinen Nationalitäten und der einzelnen Individuen, die sich angeblich im Interesse der nationalen Autonomien in den Vordergrund der politischen Bühne drängen, mit und ohne Mandat als Parteiführer gebärden, ist in Oestreich die Idee eines gemeinsamen Vaterlandes, das Gefühl der Zusammengehörigkeit und der Solidarität der Interessen nicht untergegangen; im Gegentheil wird es durch die Gewißheit des Ausbaues einer gemeinschaftlichen Verfassung auf der Basis der Freiheit, durch die Wahrung und Förderung des gegenseitigen materiellen Wohlstandes, der jeder Nationalität zu Gute kommen muß, ohne eine zu beeinträchtigen, nur lebendiger und thatkräftiger werden.

In so verschiedenen Modalitäten und Ausdrucksformen auch die materiellen Interessen erscheinen, so stehen sie doch mit einander in Zusammenhang. Nicht nur Industrie und Handel, sondern auch die Rohprodukte und die Bodenerzeugnisse stehen mit den maritimen Interessen in einer regen Wechselwirkung. Die Steigerung derselben durch die Aufschließung neuer Thätigkeitsquellen und die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes wird die Vermehrung der Handelsmarine und ihrer

Thätigkeit zur Folge haben. Bei dieſer ſind nicht nur die Rheder und Importeure von Trieſt, Fiume, ſondern auch die Fabrikanten in Wien, Prag, Brünn, Reichenberg mehr oder weniger betheiligt, indem durch die Verfrachtung auf öſtreichiſchen Schiffen das Medium des fremden Kaufmanns und Zwiſchenhändlers vermieden wird und der Gewinn in dieſer Richtung den eigenen Staatsangehörigen zu Gute kommt.

Der Agricultur in Ungarn ſteht eine große Zukunft bevor, nicht nur durch die Grundentlaſtung, ſondern hauptſächlich durch die Möglichkeit einer, jetzt noch ganz unberechenbaren, Vermehrung einer intenſiven Landwirthſchaft, da bei Vollendung einer Querbahn durch das ſüdliche Ungarn nach Fiume die Kornkammern dieſes Landes den Überſchuß ihrer, bis in die Gegenwart nicht abſatzfähigen, Production zur See unmittelbar auf die großen Weltmärkte bringen können. Schon das letzte Jahr hat ein ſchwaches Vorſpiel von dem geboten, was Ungarn erreichen kann. Und doch mußten dieſe großen Getreidetransporte zum Theil noch auf ſchlechten Straßen nach Kaniſa geſchafft werden, von wo ſie durchaus nicht auf dem kürzeſten Schienenwege nach Frankreich befördert wurden. Der Gewinn wäre ein weit größerer für die ungariſchen Producenten geworden, wenn die Schienenſtraße von Mohaz nach Fiume hergeſtellt und von da das Getreide zur See nach Marſeille verfrachtet worden wäre.

IV.

Die Beſtrebungen der öſtreichiſchen Regierung die Handelsmarine und den Handel zu heben, reichen nicht weit über ein Jahrhundert zurück. Trieſts Bedeutung datirt erſt von Karl VI. Die Eiferſucht Venedigs hatte dieſen Hafen, welchen Oeſtreich ſchon ſeit dem 14. Jahrhundert in Beſitz hatte, in ſeiner Entwickelung gehindert. Karl VI. erklärte ihn zum Freihafen und erwies damit nicht nur Trieſt ſondern auch Oeſtreich einen Dienſt. Ebenſo unbedeutend waren die Häfen des kroatiſchen Küſtenlandes geblieben. Die erſten Seegeſetze und Seebehörden

entstanden erst unter der Kaiserin Maria Theresia. Ihr Editto politico per la navigazione war dem der Republiken Venedig und Ragusa nachgebildet, hatte aber nur in Triest eigentliche Rechtskraft. Das ungarische Litorale blieb davon unberührt und das kroatische Küstenland stand unter der Militärverwaltung. Als durch den Wiener Congreß die Küste vom Delta des Po bis Budua unter östreichische Herrschaft gekommen war, wurde zwar eine Centralseebehörde in Triest gegründet, aber sie war nur nominell, da in der Wirklichkeit die Seeangelegenheiten ein untergeordneter Zweig der Verwaltung bei den einzelnen Landes-Gubernien blieben. Hafen- und Sanitätsdienst waren von einander getrennt und vollständig isolirt und obwohl die östreichische Küste 115 dem Verkehr geöffnete Häfen besitzt, waren nur an 13 Orten wirkliche Hafenämter. In allen übrigen Orten überließ die Regierung die Handhabung der Seepolizei, den Hafen- und Sanitätsdienst den Gemeinden, nicht aus Achtung der Autonomie des Gemeindelebens, sondern aus Schlendrian und Mißachtung der Interessen. In den Localanstalten der Regierung herrschte Wirrwarr, Zerrissenheit und jeder Impuls das Richtige zu suchen und zu fördern fehlte. Jeder Hafen- und Sanitäts-Beamte schaltete nach Gutdünken und Laune und nach der Schablone der alten Routine. Ein schleppender Geschäftsgang in der Ausfertigung der Schiffslicenzen, der Seepässe und anderer Urkunden, Willkür, zwecklose und lange Contumazen, hohe Sanitäts-, Contumaz- und Hafengelder und chikanirende Zollmanipulationen wirkten überall hemmend und störend.

Die Bildung der Küstenbevölkerung, namentlich die Elementarschulen waren beispiellos vernachlässigt und fehlten an vielen Orten gänzlich und wenn unter solchen Verhältnissen die Handelsmarine nicht zu Grunde ging, sondern nur kümmerlicher als andere fortlebte, so dankt sie diese selbst verkrüppelte Existenz nicht der Regierung, sondern der angebornen Energie und den natürlichen geistigen Anlagen, die durch das Seeleben zur Entwicklung kamen. Die Freude am Seeleben führte die östreichischen Schiffer in die Levante, nach Brasilien, Nordamerika,

Westindien und die Westküste von Südamerika, und es erregte eine Art unliebsamen Erstaunens als sich in den zwanziger Jahren zum ersten Mal ein östreichisches Schiff in die chinesischen Gewässer wagte. Die Mehrzahl blieben jedoch nur Küstenfahrer oder trieben auf kleinen Barken im adriatischen Meere Fischfang und viele wurden durch die Noth gezwungen auf den Handelsschiffen der Nachbarländer und selbst in Frankreich Dienste zu nehmen, da die vor zwei Jahrzehnten unbedeutende östreichische Industrie die eigene Handelsmarine nicht hinreichend beschäftigte.

Nach dem Falle des ersten Empire entwickelte sich zuerst in den oceanischen Staaten ein regeres Leben in Folge des raschen Anwachses der Nordamerikanischen Staaten und der Befreiung der spanischen Colonieen vom Joche des Mutterlandes. Bald machten die Segnungen des Friedens sich auch in den Mittelmeerstaaten geltend, aber die östreichische Regierung that mit Ausnahme der Gründung des Lloyd nichts um die nationale Schifffahrt zu heben.

Erst als 1848 der Besitz der Küsten durch den Landesfeind und eine mit ihm sympathisirende Partei in Frage gestellt wurde, erwachte die östreichische Regierung aus dem Schlafe der Indifferenz und dachte daran die Zustände zu verbessern.

Die Central-Seebehörde sollte nun eine Wahrheit und die Mißbräuche abgeschafft werden. Die Organisation wurde vereinfacht und gleichförmiger; die amtlichen Verzögerungen, Verschleppungen, die Umständlichkeiten schreibseliger Beamten sollten vermieden und mit dem Geist der Kleinlichkeit und Engherzigkeit gebrochen werden. Die Regierung fing an zu bauen, Molos anzulegen und die Häfen auszubaggern. Der Schiffstand der Handelsmarine wurde in Evidenz gehalten. Die Zahl der Leuchtthürme wurde um 8 vermehrt, so daß gegenwärtig 11 Fanale von der Regierung unterhalten werden. Die Ausfuhr des Schiffbauholzes wurde beschränkt und der Schiffsbau auf den eigenen Werften gesetzlich geregelt, aber auch ermuntert, der darauf zur Zeit des Krimkrieges im kroatischen Küstenlande schwunghaft betrieben wurde.

Nautische Schulen mit verschiedenen Cursen und Lehrstufen, welche der Vorbildung des Lernenden angepaßt waren, wurden errichtet, ein Lotsenkorps und Sicherheitswachen organisirt und zur Belebung des Unternehmungsgeistes und des Nationalgefühls eine Ehrenflagge gegründet.

Die Sorgfalt trägt jetzt schon Früchte und wird es in noch höherem Grade je mehr die Eisenbahnen am Nordtheile der Adria und im ganzen Mittelmeere sich vervollständigen werden, weil dadurch die Production im Innern der nördlichen Küstenländer zunehmen und der Umsatz in den Häfen sich in demselben Maße steigern muß. Es genügt ein Blick auf folgenden Ausweis.

Stand der östreichischen Handelsflotte in den letzten 10 Jahren:

	Dampfer			Segelschiffe: Hochsee- u. Küstenfahrer			Summe der Dampfer, Hochsee- und Küstenfahrer, der Barken- und Lichterschiffe		
	Schiffe	Tonnen	Mannschaft	Schiffe	Tonnen	Mannschaft	Schiffe	Tonnen	Bemannung
1850	32	7.941	874	3.564	252.120	15.426	6.147	271.103	24.161
1851	35	9.548	930	3.376	238.289	16.129	9.903*)	271.261	34.520
1852	39	11.327	1.054	3.314	248.540	16.047	9.684	283.192	34.604
1853	47	13.865	1.238	3.427	262.177	16.605	9.684	298.686	34.818
1854	50	14.500	1.294	3.531	281.649	17.237	9.893	319.025	35.801
1855	48	14.223	1.255	3.426	297.230	17.237	9.980	334.689	36.223
1856	53	17.608	1.494	3.470	317.885	17.666	9.653	356.366	35.812
1857	61	22.062	1.750	3.380	334.482	17.622	9.635	378.516	35.456
1858	60	21.690	1.727	3.325	329.096	17.214	9.646	373.016	35.213
1859	59	21.338	1.701	3.275	305.189	16.393	9.703	349.157	34.664

*) Die nummerirten, zum Hafendienst bestimmten Barken sind erst von 1851 eingerechnet.

Detail der östreichischen Handelsflotte im Jahre 1859:

Art der Schiffe		Zahl der Schiffe	Tonnen	Mannschaft
Dampfschiffe		59	21.338	1.701
Schiffe weiter Fahrt		606	228.800	6.742
Große Küstenfahrer	mit ausgedehnter Fahrt	168	23.315	1.182
	= beschränkter =	189	10.669	939
Kleine Küstenfahrer	für alle inländischen Häfen	1.614	38.165	5.626
	für die Häfen des heimischen Küstenbezirkes	698	4.240	1.904
Fischerbarken, numerirte Barken und Lichterschiffe		6.369	22.630	16.570
	Summa	9.703	349.157	34.664

Die östreichische Handelsbewegung zur See in 10 Jahren von 1850 bis 1859:

	Eingelaufen:			Ausgelaufen:		
Jahr	Schiffe	Tonnen	Werth d. Einfuhr in östreich. Gulden	Schiffe	Tonnen	Werth d. Ausfuhr in östreich. Gulden
1850	41.172	1,710.509	142,013.100	41.039	1,695.400	104,073.200
1851	36.945	1,537.872	141,611.000	36.947	1,552.868	82,849.300
1852	43.390	1,814.608	165,328.600	43.406	1,825.252	89,294.900
1853	44.983	2,074.566	169,349.500	44.669	2,084.952	102,664.300
1854	48.160	2,249.834	170,297.600	48.419	2,279.492	125,307.100
1855	43.840	1,891.048	179,657.900	44.258	1,921.449	137,696.500
1856	45.786	2,067.245	191,963.900	45.858	2,059.111	147,652.800
1857	43.886	1,988.800	174,536.600	44.531	2,060.826	140,342.600
1858*)	83.999	3,231.766	224,515.500	84.253	3,225.367	148,063.000
1859	86.488	3,238.960	175,502.300	86.854	3,232.443	135,169.700

Die Werthe des Nationalvermögens, die bei einer Eroberung der Küste gefährdet sind, gehören dem Privatvermögen der Rhederei, dem Aus- und Einfuhrhandel, also beziehungsweise auch der Industrie und der Bodenkultur und dem Staate: die Kriegsflotte, die Arsenale und Festungen an.

*) Bis zum Jahre 1857 ist nur der Verkehr der Häfen Chioggia, Venedig, Triest, Rovigno, Fiume, Buccari, Portorò, Zengg, Carlopago, S. Giorgio, Jablanac, Zara, Spalato, Ragusa und Porto rose einbezogen. In 1858 und 1859 ist der Verkehr sämmtlicher 115 Häfen aufgeführt.

Die Rhederei läßt sich annäherungsweise zu folgenden Werthen veranschlagen.

Die Dampfschiffe, Arsenale und Magazine des östreichischen Lloyd.	24,000.000 fl.
606 Schiffe weiter Fahrt mit 228.800 Tonnen à 150 Gulden	34,000.000 =
Die Küstenfahrer, Barken u. s. w. mit 99.019 Tonnen à 100 Gulden	9,901.900 =
Ein- und Ausfuhrartikel (S. Seite 22)	300,000.000 =
Werth der effectiven Kriegsflotte (S. Seite 45 u. ff.)	20,000.000 =
Arsenale, Befestigungen, Positions- und Festungsgeschütz an der Küste wenigstens	100,000.000 =
Die wegfallenden Einkünfte der Küstenprovinzen von jährlich.	35,000.000 =
Die Nothwendigkeit eines Offensivkrieges in späteren Jahren um die Küsten wieder zu erobern	200,000.000 =

Diese Summen, welche mehr oder weniger in Frage gestellt werden, sollten billiger Weise dem Gedanken Raum geben, daß Oestreich für seine Ehre, politische Machtstellung und materielle Wohlfahrt alle Kräfte aufbieten muß um seinen Besitzstand aufrecht zu erhalten. Die Wahrscheinlichkeit des Gelingens wird aber eine um so größere, je allseitiger und je energischer die Vertheidigung und je mehr sie in Art und Größe der Mittel denen des Gegners gewachsen ist.

V.

Zum wirksamen Küstenschutz gegen den äußern Feind gehören drei Faktoren: das Heer, die Küstenbefestigungen und die Kriegsflotte. Die Rollen, welche sie dabei spielen, hängen von ihrer eigenen Beschaffenheit, von der Art wie sie sich unterstützen, von der Natur der Küste, der angrenzenden und dahinter liegenden Länder, von Wind, Wetter, Mee-

resströmungen und der Art und Zahl der Streitkräfte ab, welche der Feind in den Kampf führt.

An der Tapferkeit der östreichischen Armee zweifeln wollen, hieße die Existenz der kriegerischen Nationen, die zu ihrer Formirung beitragen, läugnen. Das Heer hat sich unter normalen Umständen immer durch Heroismus und Disciplin ausgezeichnet und wird gegenwärtig, wo es die neuesten Erfindungen des Kriegswesens angenommen und weiter entwickelt hat, mit Enthusiasmus den Kampf mit jedem Gegner beginnen.

Das Heer allein ist aber zu einem Küstenkriege, der viel vom Charakter des Seekrieges annimmt, nicht ausreichend, den Fall ausgenommen, wo es gilt eine an unbewachten Punkten bereits gelandete und ins Innere eindringende Armee zurückzuwerfen.

Alle Staaten, welche Küsten besitzen, haben daher von jeher getrachtet dieselben dadurch zu sichern, daß sie Punkte, wo Landungen leicht bewerkstelligt werden können oder wo das Nationaleigenthum in größerer Menge angehäuft ist, zu befestigen strebten. Selbst die Seemächte ersten Ranges haben von jeher diesem Princip gehuldigt um durch solche Schutzwehren die feindlichen Schiffe wenigstens für einige Zeit aufzuhalten, obwohl sie der Küstenbefestigung stets nur die secundäre Bedeutung eingeräumt haben.

In Oestreich hat sich selbst in einigen Kreisen die Ansicht gebildet, daß die Befestigungen, welche sich an der Küste befinden, vollkommen genügen um einen feindlichen Angriff abzuweisen. Da diese angebliche Unmöglichkeit einer Invasion von der Seeseite mit einer Art dogmatischer Präcision formulirt wurde und auch durch ein weit verbreitetes, östreichisches Journal colportirt wird, müssen wir das Voreilige und Unrichtige der Behauptung, daß an der Westküste wegen der Flachheit und an der Ostküste wegen der Steilheit eine Landung nicht möglich sei und die vorhandenen Befestigungen vollkommen genügen, widerlegen.

Außer den befestigten Seeplätzen besitzt Oestreich bei hundert dem Verkehr geöffnete Häfen und außer diesen sind über dreihundert Punkte

an den Küſten und der vor ihnen liegenden Inſelflur, welche durch einen ſichern Ankergrund und windgeſchützte Lage eine ruhige Debarcation erlauben.

Bis in die neueſte Zeit hat man eine Landung nur unter den zwei eben erwähnten Bedingungen für möglich gehalten, indem die vor Anker liegende Flotte als die Operationsbaſis der gelandeten Truppen angeſehen wurde, unter deren Schutze die Debarcation der Streitkräfte, des Kriegsmaterials und der Lebensmittel nur langſam erfolgen könne.

Die Franzoſen hatten aber ſchon im Anfange des Krimkrieges das Seetransportweſen bedeutend vervollkommt, für eine ſchnelle Truppenlandung en masse ſolche Vorſorge getroffen, daß ſie ſelbſt die Engländer, welche ſich bis dahin als die Meiſter betrachtet hatten, in Erſtaunen ſetzten. Die Ausſchiffung von 6000 Franzoſen erfolgte an der Küſte der Krim in wenigen Minuten und die der ganzen Armee in einigen Stunden. Ebenſo raſch erfolgte ſpäter die Landung bei Eupatoria, wo im Angeſicht einer großen feindlichen Macht nicht allein bedeutende Infanterie-Maſſen, ſondern auch Reiterei gelandet wurde. Seitdem iſt dieſes neue Syſtem weſentlich vervollkommt worden; die Einrichtung der franzöſiſchen Transportſchiffe iſt, was Räumlichkeit und Sorge für die Erhaltung der Geſundheit anbelangt, unübertroffen, ſo daß während des Transportes der 8000 Mann nach China, welcher mehrere Monate dauerte, die Sterblichkeit der Truppen nur 0,8 Proc. betrug.

Das Landungsſyſtem wurde durch die Conſtruction von großen flachen Booten, deren jedes mehrere hundert Mann auf einmal überführen kann, vervollkommt. Andere Boote ſind, ſowie die nach China mitgenommenen 20 Kanonenboote, zum Zerlegen eingerichtet, wodurch ſelbſt eine große Zahl derſelben an Bord großer Transportſchiffe nur einen mäßigen Raum einnimmt.

Es iſt kein Geheimniß, daß die Turiner Regierung auf dieſen Theil ihres Seeweſens die größte Aufmerkſamkeit gelenkt und für eine Landung an den öſtreichiſchen Küſten alle Maßregeln getroffen hat.

Das öſtreichiſche Litorale beſitzt viele Befeſtigungen, welche bis in die jüngſte Zeit als vorzüglich gelten konnten. Befeſtigungen bildeten ja im Mittelalter, ſeit welchem die venetianiſche Herrſchaft an der Oſtküſte der Adria datirt, ein ſehr weſentliches Mittel im Defenſivkrieg. Seit der Occupation der ſlaviſch-helleniſchen Halbinſel durch die Türken, wurde ein beſtändiger Krieg zur See theils gegen dieſe, theils gegen Freibeuter und die Barbaresken geführt. Die Venetianer vermehrten ihre Defenſionsmittel auf dem Feſtlande, ſelbſt kleine Dörfer wurden mit Mauern und Thürmen umgeben, von denen die Sette castelli bei Spalato noch Zeugniß ablegen. Cattaro vertheidigte ſich heldenmüthig gegen Hairaddin Barbaroſſa 1538, und in gleicher glänzender Weiſe widerſtand Corfu unter Schulenburg. Die Venetianer, welche für die Wegſamkeit der Lagunen durch die Ableitung der Brenta und für den Schutz der natürlichen Vormauer Venedigs, der Dünen (Lidi), durch Schuttdämme, die mit Flechtwerk bekleidet waren und ſpäter durch marmorne Dämme (murazzi) ungeheure Summen verausgabt hatten, ſorgten auch an allen Punkten für den Küſtenſchutz gegen den äußern Feind. Oft war ihren größten Baumeiſtern die Anlage der Feſtungen übertragen worden und viele derſelben waren Meiſterwerke jener Zeit. Aber den Hauptnachdruck legten ſie auf die Flotte zur Zeit ihrer Blüthe und noch während des 16. und 17. Jahrhunderts ließen ſie beſtändig Kriegsfahrzeuge kreuzen, um das Staats- und Privateigenthum gegen die Unternehmungen der Korſaren zu ſichern, und in Leſina lag die große Galeerenflotte für die See gerüſtet, um jeden Augenblick auslaufen zu können, falls eine feindliche Flotte ſich zeigen ſollte.

Als die Küſtenländer der Adria in die Hände der Franzoſen gelangt waren und der umſichtige Marmont zuerſt Gouverneur von Dalmatien, ſpäter der illiriſchen Provinzen war, wurden die Küſtenbefeſtigungen ebenſowenig vernachläſſigt und eine Communication durch eine Militärſtraße längs der Seeküſte hergeſtellt. Aber trotzdem, daß die Franzoſen ihre Flotte durch eine Reihe unglücklicher Gefechte gegen die Engländer eingebüßt hatten, ſahen ſie nur in einer Kriegsmarine einen

ausreichenden Küstenschutz und gingen sofort an die Construction einer Flotte des Königreichs Italien. Als sie die illirischen Provinzen in ein eigenes Königreich verwandelt hatten, wurde auch für dieses der Bau einer Kriegsflotte dekretirt. Nur ihren unzureichenden Mitteln zur See hatten sie es zuzuschreiben, daß das wichtige Lissa von den Engländern genommen wurde, um daraus ein zweites Corfu zu machen, daß diese auf Curzola festen Fuß faßten und trotz dem Feuer des Kastells französische Kauffahrer im Hafen von Triest am hellen Tage in Brand steckten.

Die östreichische Regierung hat die wichtigen und haltbaren Positionen an der adriatischen Küste nicht nur in gutem Zustande erhalten, sondern auch manches neue Zweckmäßige hinzugefügt und weiter ausgeführt; so in der Befestigung Venedigs, der Bucht von Muggia und vieles Andere, das die Discretion uns zu berühren verbietet. Ein Theil der alten venetianischen und französischen Geschütze wurde durch neuere östreichische ersetzt und Pairhan's oder, wie sie in Oestreich heißen, 32 Pfd. Granatkanonen an den bedeutendsten Punkten aufgestellt. Daß die Entfernung der alten Geschütze keine durchgreifende war, ist heute, wo wir ganz neue Anforderungen an die Küsten-Artillerie stellen, nicht zu bedauern, obwohl es, sowie die zu geringen Vorräthe an Geschossen 1848, 49 und 1859 leicht beklagenswerthe und traurige Folgen für die besten Plätze hätte haben können. Die Befestigungen hätten gegen einzelne kleinere Schiffe Widerstand geleistet, aber nicht gegen ein durch Geschützzahl und Caliber überlegenes, gut geleitetes Nahefeuer. Denn in je größerer Nähe die feindlichen Schiffe ihr Feuer eröffnen, um so größer ist ihre Treffsicherheit, ohne daß dadurch die Gefahr, der sie sich durch die Küstengeschütze aussetzen, proportional größer wird. Eine zahlreiche gute Artillerie, welche die Munition im entscheidenden Augenblick nicht spart, hat immer die größern Chancen des Gelingens. Als die Engländer Algier unter Lord Exmouth bombardirten, legten sich die englischen Schiffe ganz nahe an die steinernen Wälle und siegten. Sie

hatten geringe Verluſte gehabt, aber 50.000 ſchwere Kugeln abgeſchoſſen.

Heute genügen die Defenſivmittel der öſtreichiſchen Küſte nicht mehr. Der Schiffbau und die Seeartillerie haben in den letzten Jahren eine große Revolution durchgemacht. Gegen die neuen eiſernen Koloſſe ſind die Kanonen der öſtreichiſchen Strandbatterien und die Wälle der Forts und Feſtungen, deren größte Kaliber die 24 Pfd. und die 32 Pfd. Granatkanonen ſind, ohnmächtig, ja ſie erreichen den Feind nicht einmal, der aus ſeinen ſchwimmenden Feſtungen den Vertheidiger ungeſtraft vernichten wird. Was ein ſolches Feuer zu leiſten vermag und wie wenig der Angreifer leidet, haben die Franzoſen vor Kinburn bewieſen. Den Hauptangriff machten die ſchwimmenden, gepanzerten Batterien; die Kaſematten wurden eingeſchoſſen und von den 29 Geſchützen des Forts 26 demontirt.

In Deutſchland hört man häufig die Affaire von Eckernförde als einen Beweis gegen die Nothwendigkeit einer Flotte anführen. Wäre dies in der Zeit, als der Danebrog vom Himmel fiel, geſchehen, ſo hätte man das Gefecht von Eckernförde zu einem Wunder geſtempelt. Die däniſchen Schiffe waren ſchlecht bemannt, die Mannſchaft beſtand aus Rekruten, die Schiffe feuerten aus großer Entfernung, hatten keinen Wind und das Bugſirſeil des Dampfers wurde durchgeſchoſſen. Hätten die Dänen 2 große Dampfer in die Bucht ſchicken können und aus großer Nähe ein gut gezieltes Feuer begonnen, ſo wäre ihnen die Ehre des Tages geblieben, — aber das beſchämte Deutſchland wäre wahrſcheinlich energiſcher, als die Flottencomités mit ihren Silbergroſchen-Sammlungen an den Bau einer Flotte gegangen.

Die Schiffe der Marinen, welche die neuen Entdeckungen raſch und in vollem Umfange, namentlich die Panzerung mit Eiſenplatten angenommen haben, ſind aber nicht allein gegen alle Geſchütze alter Art vollkommen ſicher, ſondern ſie haben in ihrer neuen Schiffsartillerie ein Angriffsmittel, dem keine Feſtung der öſtreichiſchen Küſten widerſtehen kann. Die Vortheile der neuen Geſchütze, welche durch ſpiralförmige

Züge dem Projectil eine rotirende Bewegung beim Durchlaufen der Flugbahn geben, bestehen in der vergrößerten Schußweite, in der größern Sicherheit des Treffens und, da die Kaliber vergrößert wurden, in der verstärkten Percussionskraft der auffallenden Masse. Dadurch, daß die großen Eisenschiffe und die flachen, schwimmenden gepanzerten Batterien eine viel größere Stabilität besitzen als die hölzernen Schiffe, wird die Trefffsicherheit wegen des verminderten Schwankens eine sehr große. Sie wird aber noch erhöht durch die Heranbildung der Mannschaften, durch fleißige Exercier- und Schießversuche, sowie durch das Aufgeben des Abfeuerns ganzer Breitseiten, so daß die Meinung, daß 1 Geschütz in sicherer Position am Festlande 10 Geschützen am Bord des Schiffes gleich zu achten, als eine gänzlich veraltete zu bezeichnen ist. Die beste Fortification alten Stils und mit glatten Kanonen ist bei einem Angriffe durch die neuen Schiffe unrettbar verloren.

Zur Belehrung jener, welche glauben, man könne mit einem Jägerstutzen ein feindliches Schiff abwehren, wenn man sich hinter eine Mauer stellt und ein Geschrei erhebt, diene Ancona und sein Fall durch Persano als ein warnendes Beispiel. Die Hafenbefestigungen Anconas wurden in den letzten Decennien, während es von den Oestreichern besetzt gehalten wurde, nach allen Grundsätzen der modernen Fortificationskunst befestigt. Nicht nur die östreichischen Genie-Officiere, sondern auch Lamoricière erklärte Ancona für einen wohlfortificirten Platz, den dieser für den Fall einer Niederlage im offenen Feld Monate lang zu halten dachte. Diese ereignete sich wirklich bei Castelfidardo und Lamoricière erreichte mit Noth Ancona, vor dem jedoch sehr bald Persano mit einer Flotte erschien. Der italienische Admiral versuchte zuerst eine Ueberrumplung und als diese mißlungen war, ging er zum regelmäßigen gewaltsamen Angriff über.

Sardinien besaß damals nur Holzschiffe, diese waren aber schon mit gezogenen Kanonen bewaffnet. Persano legte sich am 28. Sept. morgens mit der Breitseite der Fregatten: Carlo Alberto, Governolo und Constituzione in einer Entfernung von 300 Metern vor die Bat-

terien und eröffnete ein raſtrendes furchtbares Feuer. Mittags kam der Vittore Emanuele in den Kampf und gab in der Entfernung eines Piſtolenſchuſſes von den Batterien eine volle Lage, wodurch eine Exploſion erfolgte, welche die Werke auf eine Ausdehnung von 400 Meter zertrümmerte. Einzelne Schiffe hatten in der Stunde 1500 Schüſſe gethan. Bei Einbruch der Nacht landeten die Marinebrigade und die Berſaglieri mit Feldgeſchütz, drangen durch die Breſche in die Stadt und nahmen eine feſte Stellung an der Domkirche. Ancona, einer der befeſtigten Plätze der adriatiſchen Küſte, auf den Oeſtreich viele Millionen Gulden verwendet hatte, war in wenigen Stunden gefallen.

Die Feſtungen der öſtreichiſchen Küſte haben durch die Einführung der ſchweren Kaliber, der gezogenen Kanonen und der Panzerſchiffe viel von ihrer Wichtigkeit verloren. Von competenter Seite wird uns mitgetheilt, daß 1850 die Küſte von ungefähr 1600 Geſchützen vertheidigt wurde und eine Artilleriebeſatzung von 7 Compagnien à 180 Mann, alſo 1260 Mann hatte. Aber auch 1848 und 49 betrug dieſelbe nicht über 2000 Mann Artillerie. Es wurden daher zur Geſchützbedienung von der Infanterie Soldaten abgegeben. Zu einer effectiven Vertheidigung der befeſtigten Plätze wären mehr als 3000 neuartige Geſchütze, 6000 Mann Artillerie und 100.000 Mann Infanterie nothwendig. Der Etat des Küſten-Artillerieregiments iſt gegenwärtig ungefähr 3400 Mann. Die Geſchütze ſind aber den 80pfündigen Cavallis der Feinde gegenüber im Nachtheil, da die Mehrzahl weder in der Treffſicherheit noch in der Percuſſionskraft den geſteigerten Anforderungen der Gegenwart entſpricht. Ein Umbau aller Befeſtigungen und eine Sicherung der noch unbefeſtigten Punkte, die, wie S. 24 nachgewieſen wurde, eine Landung möglich machen, würde ſo ungeheuere Summen in Anſpruch nehmen, daß dieſer Aufwand von hunderten von Millionen uns nothwendig zu der Betrachtung führt, ob es räthlich ſei, dieſelben auszugeben, um Oeſtreich die Gewißheit zu verſchaffen, die Küſten gegen eine Invaſion behaupten zu können und ob es nicht ein Mittel gäbe, eine erfolgreiche Vertheidigung billiger zu bewerkſtelligen.

Die Frage der Räthlichkeit und Unfehlbarkeit der Befestigung neuer Localitäten müssen wir für den überwiegend größern Theil geradezu verneinen. Die strategischen Gründe der Negation gehen theils aus der physicalischen Beschaffenheit des Landes, theils aus den politischen Zuständen der Nachbarländer hervor.

Eine Küste, die ein Hinterland hat, das im Besitz derselben Macht sich befindet, wird immer Aussichten zu einer nachhaltenden Vertheidigung haben, besonders wenn die Communicationen leicht und zahlreich sind, das dahinter liegende Gebiet die nöthigen Hilfs- und Ersatzmittel besitzt und die Bevölkerung physisch und moralisch cooperirt. Mehr oder weniger ist dies im venetianischen, istrischen und kroatischen Küstenlande der Fall. Höchst ungünstig ist dagegen die Situation Dalmatiens.

Dalmatien, die ehemalige Republik Ragusa, östreichisch Albanien (der Kreis Cattaro) und der Archipel, der vor der Küste liegt, bilden für eine Seemacht ein so wichtiges Territorium, daß es um jeden Preis behauptet werden muß, weil, wenn einmal im Besitz des Feindes, die nördlichen und westlichen Gestade diesem völlig preisgegeben und dem Hauptlande nur eine verkrüppelte Existenz gestattet würde. Aber die Behauptung fordert weit größere Opfer als der nicht Eingeweihte im ersten Augenblicke glaubt. Es ist ein von Norden nach Süden immer schmäler werdendes, an zwei Punkten vom türkischen Gebiet durchbrochenes Küstenland. Oestreich hatte zwar vertragsmäßig das Recht, eine Militärstraße durch das fremde Gebiet zu eröffnen. Wie sehr dieses Recht schon im Frieden in Frage gestellt werden kann, haben die Einmischungen der fremden Mächte in die sogenannte Suttorina-Angelegenheit bewiesen, als die östreichische Regierung die von türkischen Insurgenten errichteten, die Communication bedrohenden Batterien räumen ließ. Dieser Umstand mag einen kleinen Vorgeschmack der ernsten Verlegenheiten geben, welche Oestreich jeden Augenblick von außen bereitet werden können, wenn es zum Kriege oder zu einer größern Insurrection in der Türkei kommen sollte.

Dalmatien ist ein armes Land, das in Steuerfähigkeit und Hilfsquellen die letzte Stelle unter den östreichischen Kronländern einnimmt. Die Bevölkerung ist die schwächste und steht mit Ausnahme der Städtebewohner, die zum Theil italienischen Ursprungs sind oder italienische Sympathien nähren, in allgemeiner Bildung weit zurück und besitzt keine Industrie. Das Gefühl der Nothwendigkeit der Zusammengehörigkeit mit den übrigen östreichischen Ländern ist minder lebhaft. Das Land ist auf fremde Einfuhr nicht nur von Industrie-Erzeugnissen, sondern selbst von Getreide angewiesen. Der frühere Reichthum an Wäldern, die zur Zeit der Römer und auf einzelnen Inseln selbst noch unter der venetianischen Herrschaft treffliches Schiffbauholz lieferten, ist verschwunden. Das Land hat in der Gegenwart – wenige Theile abgerechnet — eine spärliche Vegetation; durch den Abtrieb der Wälder ist der Humus und sind die Quellen verschwunden und die Regen versickern in den vielfach zerklüfteten Kalkstein der dinarischen Alpen, ohne das Land zu befruchten. So gleichen viele Theile an Öde und Unwirthlichkeit dem Karste. Mehrere der wichtigsten Defensionspunkte, z. B. Curzola und vor allem das so überaus wichtige Lissa sind ohne Quellen. Die Garnisonen werden durch das in Cisternen aufgesammelte Regenwasser versorgt, und wenn in trockenen Sommern die atmosphärischen Niederschläge ausbleiben, muß das Wasser zugeführt werden.

Hinter dem schmalen Küstenstriche erhebt sich ein halbwildes Land, das seit Jahrzehnten zu einer allgemeinen Erhebung gegen die Türkei bereit ist, das wiederholt schon die Waffen ergriffen hat und das notorisch mit allen Feinden Oestreichs conspirirt.

Denken wir uns den Kriegsfall: Eine italienische Flotte erscheint in der Adria. Sie blokirt die Häfen, unterbricht die Communication zwischen den dalmatischen Inseln und zwischen diesen und dem Festlande, sie schneidet die Zufuhren von Getreide, Fleisch und Trinkwasser ab und nöthigt die Garnisonen ohne Schwertstreich zur Übergabe. Die Capitulation wird auf diese Weise nur eine Frage der Zeit. Aber gesetzt, es gelte um eine schnelle Besitzergreifung eines größeren festen

Platzes, so schifft der Feind in einer der zahlreichen unbewachten Buchten Truppen aus, welche die festen Posten unversehens, im Rücken, vielleicht des Nachts überfallen. Der Feind hat dann einen gedeckten Punkt für seine Magazine und Kohlenvorräthe, eine sichere Zuflucht für seine Flotte bei Stürmen und eine Operationsbasis auf dem Festlande. Die Wegnahme Lissa's durch die Engländer kann als ein Beweis dienen, daß diese Befürchtungen nicht schwärzer sind, als es schon die Wirklichkeit war. Der Feind kann aber die Inseln als die sichere Beute liegen lassen und seine Operationen sogleich nach der Küste des Festlandes dirigiren. Er nimmt einen Platz durch Überrumpelung, Escalade oder durch gewaltsamen Angriff, bei dem ihm seine Panzerschiffe und seine 80pfündigen Cavallis den Vortheil eines sichern, weittragenden und destructiven Artilleriefeuers gewährleisten, und erstürmt, nachdem er die Bollwerke zerstört hat, die festen Positionen.

Die östreichische Vertheidigungslinie hat den ungeheuern Nachtheil einer langgezogenen Stellung, daher ist eine Aufstellung von Unterstützungs-Reserven unmöglich. Der Feind findet überall an der Küste eine gute Straße und im Rücken der östreichischen Waffenplätze eine turbulante, insurgirte, mit ihm fraternisirende Bevölkerung, die in wenigen Stunden an die Küste herabsteigen kann und durch Scheinangriffe die Aufmerksamkeit des Vertheidigers theilt, seine Kräfte zersplittert und ermüdet, die ihm seine Zufuhren und selbst alle Communicationen abschneidet.

Es gehören mehr als sanguinische Hoffnungen dazu, dem Vertheiger eine günstige Entscheidung zu prophezeien. 35.000 bis 40.000 Mann, die zur Vertheidigung Dalmatiens nothwendig sind, werden die Waffen strecken oder nutzlos geopfert werden, die Festungen und alles Kriegsmaterial, die Oestreich ungeheure Summen gekostet haben, werden in die Hände des Feindes fallen.

Bei so gefahrvollen Aussichten für einen ungleichen Kampf wird jeder Freund Oestreichs fragen müssen: gibt es kein Mittel, eine solche Katastrophe zu verhindern? Die Antwort geht aus dem Umstande von

ſelbſt hervor, daß die Hauptgefahr im Iſoliren der ſtrategiſchen Punkte beſteht und in einer Reihe von Einzelnkämpfen, in welche der Gegner alle, der Vertheidiger nur immer einen Theil ſeiner Kräfte führen kann. Die Gegenmittel ſind: Aufrechterhaltung der Verbindung und Concentrirung oder Verſtärkung der eigenen Kampfmittel auf den angegriffenen Punkten.

Bei einem Seegebiet und den zahlreichen Inſeln iſt das einzige effective und radicale Mittel, die Communication offen zu erhalten, eine Kriegsflotte.

Um die Streitkräfte an der Küſte und auf den Inſeln in gehöriger und auf ausreichende Art zu unterſtützen, bleibt das Hauptmittel: die Kriegsflotte.

VI.

Nur wer Oeſtreichs Zerfall anſtrebt und wünſcht, kann eine öſtreichiſche Kriegsmarine mit ſcheelen Augen anſehen und dagegen demonſtriren. So wie Deutſchland zur Wahrung ſeiner materiellen Intereſſen in Handel und Induſtrie, auf den fremden Meeren und an den eigenen Küſten einer Flotte bedarf, ebenſo muß Oeſtreich ſeine Wehrhaftigkeit zur See vergrößern, wenn es nicht den Annexirungsgelüſten der Nachbarn zum Opfer fallen ſoll.

Das Landheer iſt der eine Arm, die Flotte der zweite, mit dem Oeſtreich ſich vertheidigen muß und die ſind wahrlich nicht Oeſtreichs Freunde, welche verlangen, daß es dieſen zweiten Arm in Unthätigkeit laſſe und ſich freiwillig binde, wenn es zu neuen Kämpfen gezwungen wird.

Iſt aber die öſtreichiſche Flotte ſchon ſo zahlreich und ſo wohl gerüſtet, um mit Siegesgewißheit in den Kampf zu gehen?

Der Frage nach dem Stand der östreischen Flotte wollen wir einige Bemerkungen über ihr Entstehen vorausſenden.

Die maritimen Beſtrebungen Oeſtreichs ſind jünger, als die der übrigen europäiſchen Länder und reichen nicht über Karl VI. hinauf, der zuerſt die Idee eines transatlantiſchen Verkehrs für die öſtreichiſch-niederländiſchen Provinzen erfaßte und durch die Gründung einer oſtindiſchen Handels- und Schifffahrtsgeſellſchaft verwirklichen wollte. Sie wurde aber im Keime erſtickt, da England und Holland ſie mit mißgünſtigen Augen betrachteten und der Kaiſer ſich durch das Aufgeben derſelben die Geneigtheit der Seeſtaaten für das Geſetz der öſtreichiſchen Erbfolge zu ſichern wünſchte. Unter Joſef II. kommen zwei Maßregeln vor, einen überſeeiſchen Verkehr anzubahnen: die einſeitige Aufhebung der Beſchränkung der Beſchiffung der Scheldemündungen und der Verſuch, öſtreichiſche Niederlaſſungen im indiſchen Ocean zu gründen. Zu dieſem Zwecke wurden 2 Fregatten von Trieſt nach den Nicobaren geſchickt.

Der Friede von Campoformio, 17. October 1797, gab Oeſtreich einen großen Zuwachs des Seegebiets durch die venetianiſchen Länder, welche das venetianiſche Iſtrien und Dalmatien begriffen. Auf die joniſchen Inſeln verzichtete es leider. Durch den Beſitz derſelben hätte Oeſtreich ſeine maritime Machtſtellung bedeutend vergrößert, denn Corfu iſt der Schlüſſel des joniſchen und des adriatiſchen Meeres. Die öſtreichiſchen Staatsmänner jener Epoche, von denen der Geiſt Eugen's und Kaunitz's gewichen, waren nicht weitſehend genug, die Wichtigkeit des joniſchen Archipels zu faſſen. Ja man betrachtete ſogar die Uebernahme Dalmatiens und der venetianiſchen Flotte als eine unwillkommene Laſt. Selbſt die ſpätere Begierde Rußlands, ſich der joniſchen Inſeln und Cattaros zu bemächtigen und ſo im adriatiſchen Meere vor den Thoren Trieſts und unter der ſüdſlaviſchen Bevölkerung Fuß zu faſſen, weckte noch keinen Argwohn gegen Rußland, noch den Gedanken über die Bedeutung der neuerworbenen öſtreichiſchen Küſten.

Die Flotte Venedigs bestand zur Zeit der französischen Eroberung aus:

in Corfu	5	Linienschiffen von	74 Kanonen
	2	= =	64 =
	1	= =	58 =
	6	Fregatten	
	11	Galeeren	
	2	Goletten	
	3	Briggs	

In Venedig auf den Werften	5	Linienschiffen von	74 Kanonen
	6	= =	70 =
	2	= =	64 =
	7	Fregatten	
	2	Briggs	
	2	Galeeren.	

Nur diese Schiffe erhielt Oestreich, sollte aber noch 3 Linienschiffe und 2 Fregatten an die Franzosen abgeben.

Es wäre der Anfang zu einer schönen Flotte geworden, aber der Mangel an Schiffsmaterial war so groß, daß es nicht einmal hinreichte, um die nahezu vollendeten Schiffe, welche die Franzosen für sich beanspruchten, aus den venetianischen Vorräthen herzustellen.

Die Franzosen dagegen, als sie in den folgenden Kriegen die Herren der Adria, mit Ausschließung Oestreichs, wurden, dachten sogleich an den Bau einer Flotte. Im Arsenal zu Venedig herrschte eine große Thätigkeit, ein neuer Kanal zum Auslaufen von Linienschiffen wurde gegraben und ein Thurm zur Bemastung der Schiffe gebaut.

Bei der Uebergabe des Königreichs Italien an Oestreich übernahm dieses die italienische Kriegsflotte. In Venedig waren folgende Schiffe, deren Namen zum Theil von der östreichischen Regierung geändert wurden.

Linienschiff L'Italiano mit 74 Kanonen
= Il Severo = = =
= Emo
= Cesare
= Kulm
= Lombardo
= Hanau
= Tonante
} im Bau.

7 Fregatten von 40 Kanonen: Austria, Augusta, Hebe, Lipsia, Guerriera, Venere und Medea, davon einige gleichfalls unvollendet,
1 Corvette,
8 Briggs von 12—24 Kanonen,
6 Schooner und Goletten,
16 Kanonirbarken.

Mit der Flotte überahm Oestreich auch die Bemannung, Marineofficiere und Admirale. Der Geist, das Commando der Flotte, die Geschäftssprache, die Unterrichtssprache in der Marineacademie blieben italienisch. Dadurch wurde die Flotte nie östreichisch, wie es die Armee und Verwaltung des Staates ist und sein muß, da das deutsche Element unter allen Nationalitäten Oestreichs nicht nur das im Culturleben am weitesten vorgeschrittene, das Intelligenteste und Humanste ist, sondern durch die gänzliche Abwesenheit der Nationalitätsproselytenmacherei die Selbständigkeit der übrigen Volksstämme am wenigsten beeinträchtigt.

Die Flotte betrachtete sich als ein italienisch-nationales Institut. Die Officiere sträubten sich gegen das Hineinbringen anderer Nationalitäten, unterhielten einen nur geringen Verkehr mit dem Landheer, gegen das sie im italienischen Hochmuth nur wenig kameradschaftlichen Geist bewiesen. Bei zwei Gelegenheiten vor Larache an der Westküste Afrika's, wo ein östreichisches Geschwader Marokko durch das Bombardement der Stadt und das Verbrennen der feindlichen Kriegsflotte züch-

tigte und bei der egyptisch-türkischen Intervention, wo östreichische Schiffe unter der Führung ihres jugendlichen Admirals des Erzherzogs Friedrich operirte, hat die Flotte sich Lorbeeren gepflückt. Aber trotzdem, daß der Erzherzog eine beliebte Persönlichkeit war, erfreute sich die Kriegsmarine keiner Popularität. Die Oestreicher betrachteten sie als etwas ihnen Fremdartiges wegen des exclusiv-italienischen Elementes. Die Sympathien, welche diese Flotte für die Bestrebungen des jungen Italien zeigte, wurden unterschätzt und ignorirt, da man an eine italienische Zukunft nicht glaubte. Selbst nachdem östreichische Flottenofficiere bei einem der Versuche der nationalen Partei sich compromittirt hatten und auf fremdem Boden hingerichtet worden waren, konnte die Regierung sich noch immer nicht entschließen, das vorwaltend italienische Element zu beseitigen oder wenigstens zu beschränken. Die Folgen dieser Unvorsichtigkeit konnten nicht ausbleiben. Als die Sturmfluth der italienischen Bewegung losbrach, verließen die Mehrzahl der Officiere, Beamten und ein großer Theil der Mannschaft, mit Ausnahme der wackern dalmatischen Seeleute, die Schiffe und lieferten diese selbst aus. Venedig mit seinem Arsenal, alle Schiffs- und Ausrüstungsvorräthe fielen in die Hände der Aufständischen.

Das Jahr 1848 fand Deutschland zur See ohnmächtig und vertheidigungslos. Im Norden höhnte das kleine dänische Volk die Deutschen, blockirte die Küsten mit einigen Dutzend zum Theil alter und kriegsuntauglicher Fahrzeuge, bedrohte die reichen Städte mit Landung oder Bombardement und fügte durch die Störung des Seehandels der Industrie bedeutenden Schaden zu. Deutschland mit seinen 40 Mill. Einwohnern, dessen Contingente über 400.000 Mann zählen, die in 6 Wochen auf eine Million gebracht werden können, dessen Heer und Festungen jährlich 300 Millionen Thaler kosten, stand wehrlos da, weil es seine eigene ruhmreiche Geschichte über den Religions- und Stammesfehden der letzten Jahrhunderte vergessen, und aus kleinlicher Sparsamkeit oder engherziger Auffassung der politischen Weltlage den Bau einer Flotte unterlassen hatte. Ein Schrei

des Unwillens und der Entrüstung ging endlich durch das ganze deutsche Volk, denn noch mehr brannte es die Schmach, den Kampf nicht führen zu können und das Hohngelächter der gesammten europäischen Presse, als die materiellen Verluste. Deutschland, dessen Seestädte einst im skandinavischen Norden das große Wort führten, Könige ein- und absetzten und deren Orlogschiffe kaum eine andere Flagge auf dem deutschen und baltischen Meere geduldet hatten, mußte durch Dänemark gedehmüthigt werden. Es entstanden Flottensammlungen. Wie die deutsche Flotte endete, ist zu bekannt, um hier erwähnt zu werden.

An der Südküste Deutschlands verliefen die Dinge im Jahre 1848—49 etwas anständiger und nachdem die erste Verlegenheit vorüber, der Rest der Schiffe und die geringe Bemannung in Pola geborgen war, schritt die Regierung unverweilt zur Reorganisirung der Marine. Es wurden Aushebungen in den dem Aufstande fremd gebliebenen Provinzen veranstaltet, aber auch Mannschaften vom Tschaikisten-Flotillen-Corps und den Pionieren herbeigezogen und ein Artilleriestab für die Marine aus der Feldartillerie gebildet. Sobald die Umstände es erlaubten und die sardinische Flotte unter Albini durch den Frieden zum Abzuge genöthigt war, ging die neue Flotte, welche durch die außerordentlichen Rüstungen neuer Fahrzeuge wieder 57 Schiffe (darunter 3 Fregatten und 1 Corvette) mit 551 Kanonen zählte und dadurch den Verlust der in Venedig weggenommenen Fahrzeuge einigermaßen deckte, aus der Defensive in die Offensive über, blockirte die Häfen des venetianischen Küstenlands, schnitt Venedig die Zufuhren an Kriegsbedarf, Lebensmitteln, Brennholz und andern unentbehrlichen Dingen ab und beschleunigte auf diese Weise den Fall der Lagunenstadt. Auch durch Kreuzung an der Küste der Legationen unterstützte die Flotte wesentlich die Landarmee in ihren Operationen. Zum ersten Male zeigten sich ihre vortrefflichen Wirkungen zu defensiven und offensiven Zwecken.

1848 und 49 hatte gleichzeitig die graue Doctrin, daß Oestreich durch seine Allianzen gegen alle Eventualitäten gesichert sei, zum Sturz gebracht und das Vorurtheil, daß Oestreich an die Vermehrung seiner

Kriegsmarine nicht zu denken nöthig habe, zerstört. Persönlichkeiten, welche die Entwicklung Oestreichs in den letzten Decennien nicht kannten und denen seine Industrie und sein Handel ein Gräuel waren, hatten die Ansicht verbreitet — und leider eine Menge leichtgläubige Nachbeter gefunden — daß Oestreichs Küsten und Schifffahrt hinreichend durch England, welches ja die Schlüssel des adriatischen Meeres an seinem Gürtel trage, gedeckt sei; England werde Oestreich wie seinen Freund und Schützling bewachen und seine Küsten vertheidigen. Abgesehen davon, daß eine solche Vormundschaft, die Oestreich möglicherweise durch einen Handelsvertrag, welcher die östreichische Industrie dem englischen Moloch opfert, erkaufen könnte, einer europäischen Großmacht gänzlich unwürdig ist, haben die Ereignisse im adriatischen Meere 1848, 49 und 59 zu deutlich bewiesen, daß England den Oestreichern nicht nur keinen Vorschub geleistet — denn den Handel mit Gemälden und anderen Kunstgegenständen, den ihre Schiffe trieben, wird wohl Niemand hieher rechnen wollen —, sondern im Gegentheil die Bestrebungen Italiens auf jede Weise gefördert hat. Der einzige Alliirte der östreichischen Regierung sind die Völker Oestreichs im Gefühl der Gleichartigkeit ihrer Interessen.

Der erste Schritt zur Bildung einer neuen Marine geschah dadurch, daß mit der Tradition: die östreichische Flotte müsse eine italienische sein, gebrochen wurde. Die Officiere und Bemannung wurden aus fast allen Stämmen Oestreichs genommen, aber Dienst- und Verwaltungssprache, Commando und Unterricht wurden deutsch und so wurde der Begriff der staatlichen und politischen Einheit, der die verschiedenen Nationen Oestreichs zu einem großen Ganzen verbindet und sich im Heere wiederholt, auch hier zur Geltung gebracht. Fremde Seeofficiere wurden berufen, der Schwerpunkt der Flotte nach dem herrlichen Hafen von Pola verlegt, wo ein Arsenal, Werften und Docks gebaut und die Befestigungen vermehrt wurden.

Das Bedeutendste war der Beschluß, den 1850 ein unter Vorsitz des Kaisers gehaltener Rath, bestehend aus dem Erzherzog Ferdinand

Max, den Generalen Heß, Caboga und Degenfeld, dem Minister Bruck, dem Admiral Dalrup und Capitain Wüllerstorf, faßte. Derselbe Beschluß, welcher vom Kaiser sanctionirt wurde, lautete: daß die Flotte auf 6 Linienschiffe, 10 Fregatten, 12 Dampfer von 500—1000 Pferdekraft und 20 Dampfer von kleineren Kräften gebracht werden solle.

Die Marine wurde, um sie zweckmäßiger leiten zu können, vom Ressort des Kriegsministers getrennt, ihre Verwaltung zu einem selbständigen Departement erhoben und der Oberbefehl dem Bruder des Kaisers, Erzherzog Ferdinand Max, übergeben, der mit großer Fachkenntniß, Energie und Umsicht an die Lösung seiner schönen Aufgabe ging.

Die Marine-Akademie wurde von Venedig nach Triest und später (1857) nach Fiume verlegt, für die Bildung von Unterofficieren eine Marineschul-Compagnie und zur Heranbildung geschickter Arbeiter eine Arsenallehrlingsschule errichtet. Das Matrosencorps wurde auf dem Wege der Recrutirung ergänzt und 1857 die Marine-Inscription aller zur Handelsflotte gehörigen Matrosen und der Fischer nach dem Muster Frankreichs eingeführt.

Zur Übung der Officiere und der Mannschaften, so wie zur Bewährung der Seetüchtigkeit der Schiffe wurden Übungsfahrten organisirt, deren größte, die Erdumsegelung der Fregatte Novara, zugleich auch wissenschaftliche und commercielle Zwecke verfolgen, und die östreichische Flagge in den entfernten Erdtheilen zeigen sollte. Ein Unternehmen, das durch seine practische Vielseitigkeit alsogleich nach der Rückkehr dieser Expedition die preußische Regierung zur Nachahmung veranlaßte.

1857 war der Bestand der Marine:

1 Schraubenlinienschiff Kaiser	mit	91 Kanonen
3 Schraubenfregatten: Radetzky, Adria, Donau.	=	129 =
5 Segelfregatten: Schwarzenberg, Bellona, Juno, Venus, Novara	=	194 =

2 Schraubencorvetten: Erzherzog Friedrich und Dandolo (in Bau)	mit	44	Kanonen
5 Segelcorvetten: Carolina, Diana, Lipsia, Minerva, Titania	=	100	=
4 Raddampfer: Elisabeth, Lucia, Volta, Custozza	=	24	=
7 Dampf-Avisos	=	29	=
7 Briggs	=	112	=
5 Schoonerbriggs	=	20	=
5 Goletten	=	50	=
2 Prahme	=	24	=
1 Bombarde	=	10	=
52 Kanonenbote	=	174	=
9 Transportschiffe.			
108		1001	Kanonen.

Bei dem vermehrten Stande der Schiffe und Bemannung, so wie den nothwendigen Land- und Wasserbauten war das Marine-Budget allmälig auf 5 Millionen Gulden erhöht worden, während es vor 1848 die Summe von 1½ Millionen nicht überstieg.

Nicht die Vermehrung des Aufwandes ist zu bedauern, sondern der Umstand, daß nicht größere Summen aufgewandt wurden, um den im Jahre 1850 gefaßten Plan, die Flotte auf 6 Linienschiffe, 10 Fregatten und 32 Dampfer zu bringen, durchzusetzen. Oestreich wäre dadurch in die Lage gekommen nicht nur seine Küsten und die Herrschaft des adriatischen Meeres gegen die Seemächte dritten Ranges, sondern auch gegen den Ehrgeiz des nach Vergrößerung strebenden Italiens erfolgreich zu behaupten.

Der fernere Zuwachs der östreichischen Marine war eine, durch die rasche Entwicklung der italienischen Flotte aufgedrungene Verpflichtung, um mit dieser wo möglich gleichen Schritt zu halten. Das um das Jahr 1859 nahezu hergestellte Gleichgewicht wurde durch die Eroberung Neapels und die Einverleibung der neapolitanischen Flotte, wodurch

Sardinien einen Zuwachs von 8000 Pferdekräften und 700 Geschützen erhielt, plötzlich zum Nachtheil Oestreichs gestört. Die östreichische Marine benützte die Erfindungen der neuesten Zeit und beschloß dem Zuwachs der italienischen Flotte einigermaßen ein Gegengewicht wenigstens für defensive Zwecke zu setzen, indem sie 12 Kanonenbote in der kurzen Zeit von 8 Monaten baute und mit gezogenen 24-Pfündern preußischer Construction besetzte. Die neuen Boote haben die bedeutende Schnelligkeit von 14 Knoten per Stunde und eine bis dahin in Oestreich unerreichte Tragkraft der Geschütze. Aber die Italiener antworteten darauf durch die Einführung von gezogenen Cavallis, welche ein noch größeres Kaliber haben und deren Fernwirkung eine noch bedeutendere ist. In gerechter Würdigung der Gefahr hat der verstärkte, 1860 in Wien tagende, Reichsrath die Forderungen der Regierung für die Marine beträchtlich erhöht.

Viel drohender noch als die Absorption der neapolitanischen Flotte in die piemontesische waren die Maßregeln Cavours 1860, indem er als obersten Grundsatz die Lehre aufstellte: „die italienische Flotte müsse in gleicher Weise wie das Heer vermehrt werden" und die neue Lehre in seiner damaligen Eigenschaft als Marineminister mit gewohnter Energie ins practische Leben einführte. Er ließ schon im October 1860 die beiden Panzerfregatten Terribile und Formidabile auf den Touloner Werften in Angriff nehmen. In Genua, Livorno, la Foce und San Pice d'Avenà entfaltete sich eine außergewöhnliche Thätigkeit; überall wurde der Kiel zu Schraubenfregatten und Kanonenboten gelegt, die mit gezogenen Geschützen, meist 80-Pfündern, bewaffnet werden.

Wir lassen der östreichischen Marine nur Gerechtigkeit wiederfahren, wenn wir erwähnen, daß sie durch die Vorgänge in Italien gewarnt ihre Rüstungen in ein neues Stadium führte. Sie ließ zwei Panzerfregatten Salamander und Drache in Angriff nehmen und gezogene 24-Pfünder preußischer Construction dafür gießen. Um größere Summen auf den Bau verwenden zu können, ließ das Flottencommando mehrere in See stehende Schiffe einlaufen und abrüsten. Als

aber mit der zunehmenden Aufregung an der unteren Donau und am Balkan in Süd-Italien sich Freischaaren zu organisiren begannen, Garibaldi einige Transportdampfer kaufte und eine Landung an der adriatischen Küste zu besorgen war, mußten die Schiffe wieder gerüstet und in See geschickt werden, um im Verein mit einem türkischen Geschwader an den Küsten des adriatischen und jonischen Meeres zu kreuzen und die lange Strecke vom Golf von Triest bis zum Golf von Lepanto zu bewachen.

Im letzten Sommer hat das italienische Marine-Ministerium den Bau von zwei neuen Panzerschiffen und vor wenigen Wochen den Bau von fünf neuen Panzerfregatten in Castellamare und la Foce beschlossen.

Im Anblick dieser fortwährend sich steigernden Rüstungen, deren letztes Ziel doch nur die östreichischen Küstenländer sein werden, hatte sich das Gesammtministerium schon am 26. September 1861 in einer Conferenz geeinigt, sieben Millionen Gulden als außerordentliches Marine-Budget zu decretiren, um den Bau von 3 neuen Panzerschiffen und die Umgestaltung von 2 Segelfregatten vorzunehmen. Da die Gefahr dringend ist und die Budgetvorlage im October noch in der Ferne stand, hatte das Gesammtministerium die Verantwortung übernommen.

Diese Summe ist aber bei weitem noch unter dem wirklichen Bedürfniß. Dem Reichsrath wird eine neue Vorlage gemacht werden und er wird im Sinne der Bevölkerung, die ihn abgeordnet hat um ihre Interessen wahrzunehmen, handeln, wenn er dem Beispiel seines Vorgängers, des verstärkten Reichsrathes, folgt nnd entweder eine höhere Summe votirt oder doch das bis dahin wahrscheinlich schon geschaffene Marine-Ministerium auffordert, solche umfassende Vorlagen zu machen, um so bald als möglich die östreichische Flotte in Zahl der Schiffe, Tonnen und Geschütze, in Maschinenkraft und Kaliber der italienischen gleich zu stellen, denn in ihrem gegenwärtigen Bestand ist sie nicht geeignet, im Kampfe sich mit der italienischen zu messen. Durch Unthätigkeit, falsche Sparsamkeit und langsame Rüstung fordert es die Feinde zur Eroberung heraus. Oestreich will nicht eine Seemacht ersten

Ranges werden, es hat dazu weder den Beruf noch die ausreichenden Mittel an Capital und an seegewohnter Küstenbevölkerung; es hat keine Colonien und will weder entfernte transatlantische Länder erobern, noch die Meere terrorisiren; aber es muß wehrhaft zur See sein, um seine Küsten und sein Nationaleigenthum zu schirmen, es muß Herr in seinem Meere, der Adria, bleiben; es darf seine Mission im Mittelmeere und seinen levantinischen Handel nicht aufgeben und muß für den nahen Zusammenstoß mit dem ehrgeizigen Nachbar gerüstet sein; es darf am Flottenbudget der Versicherungsgebühr seines Wohlstandes, seiner Macht, ja seiner Existenz nicht engherzig mäkeln. Die Häfen, die Küsten, die südlichen Länder bis an den Brenner und an die Save sind verloren, wenn es im Seekampfe gegen Italien erliegt. Aber die östreichische Marine müßte zu Grunde gehen, wenn die Flotte des Feindes größer ist, wenn seine Schiffe schußfrei sind, wenn seine Dampfmaschinen um viele tausend Pferdekräfte die östreichischen überwiegen, wenn seine Geschütze zahlreicher und besser und seine Kaliber schwerer sind.

VII.

Stand der östreichischen Kriegsflotte am 1. Januar 1862:

Panzer-Schiffe:

Art und Namen:	Kanonen	Tonnen	Pferdekraft	Kosten in Gulden
Fregatte: Drache	28	2.268	500	1,474.000
" Salamander	28	2.268	500	1,474.000

Dampf-Schiffe:

Schrauben-Linienschiff: Kaiser	91	5.166	800	1,919.160
Schrauben-Fregatte: Radetzky	31	1.826	300	688.020
" " Donau	31	1.826	300	669.760
" " Adria	31	1.826	300	669.760
Schrauben-Corvette: Friedrich	22	1.267	230	478.920
" " Dandolo	22	1.613	230	568.880
Latus	284	18.060	3.160	7,942.500

Dampf-Schiffe:

Art und Namen:	Kanonen	Tonnen	Pferdekraft	Kosten in östr. Gulden
Transport	284	18.060	3.160	7,942.500
Schrauben-Kanonenboote II. Cl.: Hum	4	880	230	358.000
" " " Vellebich	4	880	230	358.000
" " " Dalmat	4	880	230	358.000
" " " Recka	4	808	230	340.000
" " " Streiter	4	808	230	340.000
" " " Seehund	4	808	230	340.000
" " " Wall	4	808	230	340.000
" Schooner: Kerka	6	524	90	215.700
" " Narenta	6	524	90	215.700
" " " See-Möve	4	360	45	137.250
" Kanonenboote III. Cl.: Sansego	4	280	90	134.100
" " " Gemse	4	280	90	134.100
" " " Grille	4	280	90	134.100
Rad-Dampfer: Elisabeth	8	1.103	350	514.280
" Greif	6	1.030	400	507.800
" Lucia	7	931	325	453.310
" Triest	6	758	260	353.080
" Zinne	2	420	180	217.200
" Eugen	6	560	180	262.600
" Curtatone	6	560	180	262.600
" Vulcan	4	483	120	203.580
" Achilles	4	157	45	70.070
" Hentzi	2	172	40	70.720
" Alnoch	2	137	30	55.120
" Taurus	4	359	100	158.340
Dampf-Jacht: Phantasie	2	291	120	180.540
Summa	399	33.141	7.595	14,656.690

Segel-Flotte:

Segel-Fregatte: Schwarzenberg	60	1.870		525.560
" " Novara	42	1.520		425.600
" " Bellona	52	1.206		337.680
" " Venus	44	1.072		299.800
Segel-Corvette: Carolina	24	810		210.600
" " Diana	24	718		186.680
" " Minerva	16	485		125.100
Segel-Brigg: Montecuculi	16	391		97.750
" " Pola	16	391		97.750
" " Hussar	16	485		121.250
" " Pylades	16	485		121.250
Segel-Schooner: Saida	7	343		85.750
" " Arethusa	10	214		53.500
" " Artemisia	10	234		58.500
Transport-Brigg-Schooner: Zido	4	168		40.320
" " " Bravo	4	168		40.320
" " " Camäleon	4	168		40.320
" " " Dromedar	4	199		47.760
Latus	369	10.927		2,915.490

Segel-Flotte:

Art und Namen:	Kanonen	Tonnen	Pferdekraft	Kosten in östr. Gulden
Transport	369	10.927		2,915.490
Trabakel: Fortunato	—	60		12.000
" Intrepido	—	58		11.600
" Neptun	—	32		6.400
" Guilielmo	—	32		6.400
" Fedele	—	60		12.000
" Leonidas	—	45		9.000
" Vincitore	—	25		5.000
Summa	369	11.239		2,977.890
Haupt-Summa:	768	44.380	7.595	17,634.580

Lagunen-Flotte zur Vertheidigung Venedigs:

a. Dampf-Schiffe:

Art und Namen:	Kanonen	Tonnen	Pferdekraft	Kosten in östr. Gulden
Aviso-Dampfer: Messagiere	2	50	20	26.000
" " Gorzkowsky	4	50	20	26.000
" " Thurn und Taxis	4	170	60	76.600
6 Rad-Dampfer-Kanonenboote à 2 Kanonen	12	439 1/8	150	242.520
Schrauben-Kanonenboot: Ausluger	2	188	50	102.060
" " Deutschmeister	2	188	50	102.060
" " Pelikan	2	188	50	102.060

b. Segel-Schiffe:

Ponton: Forte	17	251		50.200
" Fermo	17	251		50.200
Gepanzerte schwimmende Batterie: Feuerspeier	16	1.650		742.500
Prahme: Montgibello	9	268		53.600
" Vesuvio	7	268		53.600
" Gaëta	6	268		53.600
Kanonen-Schaluppe: Tartara	3	79		22.120
" " Pandora	3	81		22.680
" " Galathea	3	120		33.600
" " Stella	3	72		20.160
" " Proserpina	3	72		20.160
Peniche: Hecate	3	73		20.440
" Astuta	3	73		20.440
" Najade	3	73		20.440
6 dänische Schaluppen à 2 Kanonen	12	408		81.600
7 " Jollen à 1 Kanone	7	175		35.000
3 Piroguen II. Cl. à 1 "	3	66		17.160
3 " III. Cl. à 1 "	3	45		11.700
Summa: 45 Schiffe mit	149	5.566 1/8	400	2,006.500

Transportschiffe in den Lagunen:

Name.	Kosten in östr. Gulden.
3 Pferde-Prahmen	6.000
39 Peatte	54.000
9 Burchelli	10.800
4 Bragozzi	4.000
21 Toppi	5.880
38 Batelloni	33.022
29 Batelli	7.250
12 Vipere	1.260
14 Schaluppen	6400.
5 Jollen	1.500
2 Gigs	800
6 Gondeln	2.400
57 Lagunenfahrzeuge verschiedener Gattung, gemiethet	5.700.

Die gesammte Flotte, die zum Seedienst (von der Flotille auf der Donau, dem Po und Gardasee ist hier abgesehen) bestimmt ist, hat demnach 917 Kanonen, 49.412½ Tonnen, 7995 Pferdekräfte und repräsentirt ohne Armirung einen Werth von 19,641.080 östr. Gulden.

Personalstand der östreichischen Kriegsmarine:

Admiralität	4
Stabsofficiere (Linien- und Fregatten-Capitäne)	24
Oberofficiere	204
Marine-Cadetten	98
= Eleven	43
Geistlichkeit	11
Commissariat	7
Auditoriat	8
Aerzte	59

Officier-Diener	313
Schiffbau-Beamte	24
Landbau- =	8
Maschinen- =	130
Hydrographische Anstalt	6
Verwaltungs-Beamte	137
Amtsdiener, Meister, Profosen	203
	1279.

Matrosen-Corps.

Stabs-Officiere	4
Ober- =	48
Unter- =	332
Matrosen, darunter nur 104 Schiffsjungen	3098
Officier-Diener	52
	3534.

Marine-Zeugscorps (Artillerie).

Stabs-Officiere	3
Ober- =	43
Unter- =	185
Mannschaft, darunter 46 Officiers-Diener, Feuerleute, Büchsenmacher, Arbeiter überhaupt	1880
	2111.

Marine-Infanterie:

Stabs-Officiere	4
Ober- =	52
Unter- =	241
Mannschaft	1565
	1862.

Zugetheilte und Ueberzählige	48
Gensd'armerie der Arsenale	53
Arsenal-Arbeiter (Maëstranzen)	3000
	11.845.
Davon waren eingeschifft	3665.

Gewöhnlich wiederkehrende Auslagen:

		Oestr. Gulden.
I.	Behörden und Aemter	634.859
II.	Truppen	809.257
III.	Anstalten (Spitäler, Akademie, Invaliden)	58.500
IV.	Ausgerüstete See- und Arsenalbereite Schiffe	1,856.760
V.	Erhaltung und Nachschaffung des Flotten- und Arsenal-Materials	1,472.043
VI.	Land- und Wasserbauten (Pola, Venedig)	644.713
VII.	Andere Marine-Auslagen	384.648
VIII.	Versorgungen (Pensionen, Gnadengaben)	139.220
	Zusammen	6,000.000.
	Hievon eigene Einkünfte abgezogen	35.000
	bleiben	5,965.000.

Für außerordentliche Auslagen vom Ministerrath bestimmt 7,000.000.

VIII.

Drei Erfindungen sind es, die in ihrer allgemeinen Anwendung auf die Schiffe eine gänzliche Revolution im Seewesen hergebracht haben: die Dampfkraft, die Panzerschiffe und die gezogenen Kanonen.

Die ersten Kriegsdampfer baute Frankreich, und England folgte rasch dem Beispiel. Anfänglich waren es Raddampfer, später stellte sich heraus, daß die Schraube eben so viel leiste, weniger Gefahren ausgesetzt sei und die Benützung der Schiffe als vollkommene Segler nicht beeinträchtige. Heutzutage baut keine große Marine Segelschiffe, sondern nur Schraubendampfer und überall werden die noch seetüchtigen Segelschiffe in solche umgewandelt. Die östreichische Marine ist diesem Zuge der Verbesserung gefolgt und hat schon vor mehren Jahren Schraubendampfer (siehe S. 41) gebaut und auch das Linienschiff Kaiser bereits mit einer Schraube und einer Dampfmaschine von 800 Pferdekräften versehen. Die noch vorhandenen Segelfregatten und Corvetten müßten aber gleichfalls umgewandelt werden, um sie möglichst vortheilhaft zu verwenden.

Eiserne Kriegsdampfer wurden frühzeitig in England gebaut, bewährten sich aber nicht, da sie den Kugeln keinen genügenden Widerstand leisten und die Lecke sehr schwer zu verstopfen sind.

Den naheliegenden Gedanken, die Eisenbekleidung von solcher Dicke zu machen, daß die Geschosse abprallen, griff erst Napoleon III. auf und ließ mit dicken Eisenplatten belegte niedrige Kanonenbote bauen, deren converes Deck gleichfalls durch Eisenbelegung gegen darauf fallende Wurfgeschosse gesichert wurde. Die Erfolge von Kinburn (siehe S. 28) waren so befriedigend, daß Napoleon zum Bau eines großen cürassirten Fahrzeuges: La Gloire schritt. Das Schiff hat die Dimensionen eines Linienschiffes, eine Länge von 252 Fuß und führt 34 Geschütze an den Seiten und 2 am Vordertheile. Es sind gezogene 30pfündige Kanonen. Sie hat Dampfmaschinen von 900 Pferdekräften, kann 675 Tonnen Kohlen einnehmen und geht 13½ Knoten (3⅜ deutsche Meilen) in der Stunde.

Durch diese Neuerung im Seewesen durch Napoleon droht unser Zeitalter der Civilisation in ein eisernes auszuarten, denn sogleich finden wir in England den Bau von Schiffen decretirt, welche die französische Gloire überbieten sollen. Im Parlamente wurde die Ansicht

ausgesprochen, daß auf je 2 französische Panzerschiffe England 3 bauen müsse.

Das erste große Schiff dieser Art war der Warrior, ein Schiff von 6170 Tonnen. Es hat einen Tiefgang von 22 Fuß am Vordertheil und von 23 Fuß am Hintertheil, wenn es leer ist; bewaffnet, mit Kohlen und Munition versehen, sinkt es 4½ Fuß tiefer ein. Seine Eisenplatten sind auf einem Holzgerüst aus Teak von 22 Zoll Dicke befestigt, 4½ Zoll dick und wiegen 900 Tonnen oder 16.200 Zentner. Er kann für 9 Tage Kohlen einnehmen. Er verbraucht 125 Tonnen Kohlen in 24 Stunden. Die Durchmesser seiner Cylinder sind 9 Fuß. Er trägt noch hölzerne Masten. Der Warrior geht 14½ Knoten (3⅝ deutsche Meilen) in der Stunde; seine Bewegung ist dabei sehr gleichförmig, nicht rollend, sondern ruhig und die Erschütterung durch die Dampfmaschine kaum wahrnehmbar. Seine Kosten waren 360.000 Pfd. St. und mit der Ausrüstung über 400.000 Pfd. St. Er führt 36 Armstrongkanonen. In den Verhältnissen ganz ähnlich ist der Black Prince. Die Resistence und Defenee sind kleiner, haben nur 3000 Tonnen, führen 16 Kanonen und machen 10 Knoten in der Stunde.

Als das Parlament Kunde erhielt, daß Frankreich bis Ende des Jahres 1861 10—12 Panzerschiffe (nach andern Nachrichten nur sechs von 36 bis 50 Kanonen) vollendet haben würde und Admiral Elliot mittheilte, daß Frankreich 18—20 im Bau habe, daß auf den französischen Werften Panzerschiffe für Italien und Spanien gebaut würden, entschloß sich das Parlament beunruhigt über die Eilfertigkeit und Größe der französischen Rüstungen, die verlangten Summen für den Bau neuer Panzerschiffe zu bewilligen und die Admiralität aufzufordern, die umfassendsten Vorlagen zu machen. Um den französischen Rüstungen möglichst nachzukommen, sollten nicht nur neue Eisenschiffe gebaut werden, sondern auch 5 Linienschiffe auf die Werfte gelegt und mit Eisenplatten belegt werden. Es wurde zwar das Unzweckmäßige dieser Maßregel anerkannt, da die Schiffe, von denen das obere Deck abgetragen werden sollte, durch den Eisenbeleg so tief sinken, daß die Stückpforten

dem Wasserspiegel zu nahe kommen. Man entschuldigt es aber damit, daß die Ereignisse drängen und der Bau der neuen Panzerschiffe 2 Jahre erfordere, während die Umgestaltung der Linienschiffe in wenigen Monaten vollendet sein könne.

Anfangs August 1861 wurde vom Parlament der Beschluß gefaßt, 2,500.000 Pfd. St. für den Bau neuer Panzerschiffe zu bewilligen, welche alles überbieten sollten, was bis jetzt in der Richtung geleistet worden war. Die gesammte englische Presse tadelte jedoch die Langsamkeit des Entschlusses und das Unzureichende. Die Offerte waren in 48 Stunden vergeben.

Die neuen Schiffe sollen 6815 Tonnen haben, also 700 Tonnen mehr als der Warrior; sie werden Maschinen von 1250 Pferdekräften und 60 der schwersten Armstrongkanonen führen. 36 100-Pfünder kommen auf das Hauptdeck, 21 100-Pfünder auf das zweite Deck, 2 200-Pfünder kommen auf den Vordertheil und 1 200pfünder auf einer Drehscheibe auf den Hintertheil des Schiffes. Am Vordertheil führen sie Rams, d. h. eine eiserne Maschine zum Einrennen anderer Schiffe, die 20 Fuß weit über den Rand des Schiffes vorspringen, aber unter Wasser sind. Die Schiffe werden für 12 Tage Kohlen führen. Auf dem Deck wird ein eiserner crenelirter Thurm gebaut, um Schützen und einige kurze Carronaden aufzunehmen, damit das Schiff gegen Enterer vertheidigt werden könne. Statt der hölzernen Masten des Warrior bekommen die neuen Schiffe eiserne hohle Masten von 115 Fuß Höhe und 32 Zoll Durchmesser, die jedoch nicht schwerer wiegen als hölzerne. Der untere Schiffsraum wird durch Wände in wasserdichte Kammern getheilt, so daß im Fall einer Beschädigung die Schiffe vor dem Sinken bewahrt werden. Die Panzerplatten werden auf einem 11 Zoll dicken Gerüste von Teakholz befestigt, welches nach innen eine Verkleidung aus ½ Zoll dickem Eisenblech erhält. Die Panzerbekleidung wird 2000 Tonnen wiegen und die einzelnen Platten eine Dicke von 5½ Zoll haben. Aber schon denkt die Admiralität die Dicke bis auf 6 Zoll zu erhöhen.

Die Gesammtkosten für alle 18 im Bau begriffenen englischen Panzerschiffe belaufen sich auf 50 Pfd. St. pr. Tonne und 60 Pfd. St. pr. Pferdekraft, also auf

4,681.600 Pfd. St. für die Schiffskörper und
1,143.000 " " " Maschinen.

Oestreich hat jede seiner beiden Panzerfregatten Drache und Salamander um 1,474.000 Gulden hergestellt. Die Tonne kostete 500 Gulden, die Maschine pr. Pferdekraft 680 Gulden, was in Hinblick auf die Cursdifferenz sehr günstig ist, besonders da die östreichischen Industriellen für ihr Capital viel höhere Zinsen zahlen als die englischen. Die Panzerplatten bestehen aus geschmiedetem Eisen. Gußeisen, selbst von viel bedeutenderer Dicke, kann den Vollgeschossen der 200pfündigen Armstrong-Kanonen nicht widerstehen und zersplittert. Dasselbe ist auch mit den besten Stahlplatten der Fall. Weiches geschmiedetes Eisen widersteht sehr gut und unter dem stärksten Projectil, das darauf gefeuert wird, bekommt es nur einen Eindruck oder biegt sich oder kommt aus seiner Verbindung, ohne daß sein Cohäsionszustand aufgehoben wird. Gewalztes Eisen wäre sehr gut, ja die Engländer glauben, daß die durch das Walzen erlangte faserige Structur den Zusammenhang in der Richtung der Faserung zu einem außerordentlich starken machen würde, aber es gehören dazu sehr große Walzen, um einen entsprechenden Druck, der durch schwere Dampfhämmer leichter erzielt wird, auszuüben.

In jüngster Zeit hat man Versuche angestellt, knieförmig gebogene Platten zur Bekleidung der Schiffe anzuwenden, da die unter einem spitzigen Winkel anprallenden Geschosse weniger Schaden anrichten; ein Satz, der schon von den Holzschiffen her bekannt war; denn selbst in Holzschiffe dringen die unter weniger als 20 Grad auffallenden Kugeln nicht mehr ein, sondern prallen ab. Diese gebogenen Platten (angled plates) wurden zuerst von den Amerikanern angewendet, welche sich auch die Ehre der Erfindung der Panzerschiffe vindiciren.

Das Material zu den Panzerschiffen besitzt Oestreich in großer Fülle und der vorzüglichsten Qualität, ein Vortheil, den es vor Italien voraus hat, welches sein Eisen einführen muß.

Wir sehen, ohne daß die Frage durch einen Seekrieg eine praktische Lösung erhalten hätte, den Bau der Panzerschiffe durch eine Reihe von Uebergängen und Verbesserungen gehen und zuletzt an einem Punkte anlangen, welcher andern Schiffen einen Kampf unmöglich macht. Sie selbst sind vielleicht noch nicht an der äußersten Grenze ihrer Größe und Schußfreiheit angelangt, wenn es möglich ist, noch größere Geschosse und Geschütze zu erzeugen.

Die Venetianer, welche schon 1380 ihre Galeeren mit Geschütz versahen, waren auch die ersten, welche die schweren Kaliber einführten und 1571 in der Seeschlacht von Lepanto bildeten ihre Schiffe einen Theil der von Don Juan d'Austria befehligten christlichen Flotte. Sechs venetianische Schiffe, die jederseits drei schwere Geschütze hatten, trugen wesentlich zur Niederlage der türkischen Flotte bei. Es fand aber wenig Nachahmung, bis gegen das Ende des 18. Jahrhunderts die Engländer allgemein gußeiserne Carronaden auf ihrer Flotte einführten.

Die Ueberlegenheit ihrer Artillerie trug eben so viel als das bessere Segelmanöver zu ihrem Uebergewicht über die Franzosen bei, welche trotz aller Tapferkeit in den meisten Seegefechten erlagen. Während die Engländer ihre See-Artillerie für vollkommen hielten, entwickelten ihre gelehrigen Vettern und Schüler, die Nordamerikaner, dieses Princip weiter und bewaffneten ihre Fahrzeuge mit weit schwereren Geschützen, gegen welche die Engländer in dem Kriege mit Amerika 1813—14 im Nachtheil waren, da sie im Ferngefecht gegen die Amerikaner machtlos blieben. Dieselben haben seit jener Zeit sich fortwährend bestrebt, die auf fremden Schiffen eingeführten Geschützkaliber zu überbieten. Die in den letzten abgelaufenen Decennien von ihnen gebauten Kriegsschiffe, welche alle Linienschiffe an Größe übertrafen, die sie aber mit seltener Bescheidenheit Fregatten nennen, sind mit wahren Monsterkanonen, aber in geringer Zahl bewaffnet. Sie haben den Gefichts-

punkt festgehalten, daß der größere Kaliber stets sowohl in der Offensive als Defensive das Uebergewicht über den kleineren, wenn auch zahlreicheren hat und einige wohl angebrachte große Kugeln ein Schiff schneller zum Sinken bringen als mehrere hundert kleine.

Durch die Einführung der Pairhans, der Kammer-Kanonen und vor Allem durch die gezogenen Kanonen (s. S. 29), ist die Artillerie wesentlich umgestaltet worden. Durch ein schnelles Bedienen der Geschütze, durch die Rückladung, die Einführung konisch-cylindrischer Geschosse, durch die Verkleidung derselben, durch die Vergrößerung der Kaliber und durch die Anwendung des Tangentialaufsatzes ist die Schnelligkeit, Sicherheit und destructive Wirkung der Artillerie eine vor wenigen Jahren gar nicht geahnte geworden. Während das Gewicht der mit einer Breitseite des größten Linienschiffes geschleuderten Eisenmasse 2160 Pfund war, ist es heute 4000 Pfund.

Die Geschütze müssen mit größerer Präcision bedient werden und die großen Marinen haben für die Bildung des Vormeisters (Captain of the gun) eigene Unterofficierschulen eingerichtet. Die englische befindet sich in Portsmouth an Bord des Excellent. Da das Schiff ruhig liegt, wird das Geschütz, mit welchem exercirt wird, auf eine bewegliche Plattform gebracht, welche die Bewegung des Schiffes im Wellenschlag nachahmt.

Die östreichische Marine hat die Fregatte Bellona als Artillerie-Schulschiff eingerichtet.

Ueber die Fortschritte ihrer Artillerie beobachten die Franzosen ein bedeutungsvolles Stillschweigen. Die Engländer haben die Armstrongkanonen eingeführt, die aus geschmiedetem Eisen bestehen. Das englische Gußeisen taugt für die riesigen Kaliber nicht, da es springt. In großen Massen erfolgt eine ungleichförmige Abkühlung, es bilden sich verschiedene Krystallisationsknoten, um welche sich Eisentheile von anderem Gefüge ansetzen. Die Amerikaner haben dem Uebelstand dadurch abzuhelfen gesucht, indem sie zum Hohlguß griffen und während der Abkühlung durch eine sinnreiche Vorrichtung Wasser in dem einge-

pflanzten Cylinder circuliren ließen. Die Erfolge ſcheinen bis jetzt nicht günſtig geweſen zu ſein.

Oeſtreich beſitzt eine große Staatsgießerei in Maria-Zell, eine der großartigſten Anſtalten dieſer Art, deren Guß rein und im Gefüge gleichförmig iſt. Dieſes Eiſen iſt vielleicht für den Geſchützguß das beſtgeartete der Welt, indem es mit einer großen Weichheit eine ungeheure Zähigkeit vereint.

England, das in ſeinen Kalibern jetzt allen Nationen den Vorrang abgewinnen will, iſt daher an die Armſtrong-Kanone angewieſen. Die Zahl der approbirten belief ſich im Herbſt 1861 auf 1622 Stück: 49 6-Pfünder, 464 12-Pfünder à 120 Pfd. St., 325 25-Pfünder à 195 Pfd. St., 221 40-Pfünder à 285 Pfd. St. und 563 100-Pfünder à 650 Pfd. St. Die Pulverladung für den 40-Pfünder iſt 5 Pfd., die des 100-Pfünders 14 Pfd. Pulver. Der 40-Pfünder wiegt 32 Ctnr., der 100-Pfünder 81 Ctnr. Alle wurden ſorgfältig tormentirt, d. h. auf ihre Feſtigkeit bei verſtärkter Ladung geprüft. Der erſte Schuß, z. B. des 100-Pfünders, erhält 100 Pfd. Projectil und 14 Pfd. Pulver nach je zehn Schüſſen wird das Projectil um 100 Pfd. vermehrt, ſo daß der hundertſte Schuß 1000 Pfd. Projectil wirft und zu dieſem Behufe 28 Pfd. Pulver erhält. Die neuen Panzerſchiffe werden auch einige 200pfündige Armſtrongkanonen führen. Eine weſentliche Verbeſſerung hat Armſtrong in ſeiner Rede im Meeting der mechan. Ingenieurs in Sheffield in Ausſicht geſtellt: er will von nun an Stabeiſen, das durch Glühen weich gemacht wird, um einen Dorn ſpiralig winden und die Spiralen durch ſchwere Hämmer zuſammenſchweißen, alſo ſo vorgehen, wie die Büchſenmacher bei der Erzeugung der Gewehrdrahtläufe. Dadurch wird die Neigung der Geſchütze nach der Längenachſe zu zerſpringen gänzlich beſeitigt.

Die Panzerſchiffe der italieniſchen Marine ſind mit 80pfündigen Cavallis bewaffnet.

IX.

Oestreich hat in der Adria einen großen Vortheil vor Italien: es besitzt eine große Zahl von vorzüglichen Häfen an der Küste und den Inseln des Quarnero und Dalmatiens, es besitzt vorzügliches Schiffbauholz und das beste Eisen. Die Herstellung der Schiffe, der Guß der Geschütze und der Projectile, die Anfertigung der Anker nnd der Platten und alles Uebrige, was zum Bau und zur Ausrüstung der Schiffe erforderlich ist, wird in den Aerarial-Werkstätten oder im Wege der Privatindustrie billiger beschafft, als in Italien und selbst billiger als im Seemusterstaate England. Italien muß das meiste Rohmaterial einführen und entweder kostspielige neue Staatswerkstätten einrichten oder seine Schiffe im Auslande bauen lassen, da es keine dazu geeignete Privatindustrie besitzt.

Oestreich ist aber im entschiedenen Nachtheil gegen Italien im effectiven Stande der Flotte, in der Zahl der Dampffregatten, von denen Italien 23, Oestreich nur 3 besitzt, in der Stärke der Maschinen, in der Zahl der Geschütze und im Kaliber.

Die Defecte sind der Fingerzeig und die Stimmung Italiens, das sich nicht im Gefühl der Nothwehr, sondern in Voraussicht des zu provocirenden Angriffskrieges rüstet, die kategorische Nöthigung zu einer entsprechenden Vermehrung der Streitkräfte Oestreichs zur See. Wer unter solchen Umständen noch vom Luxus einer östreichischen Flotte spricht, begreift die Lage der Dinge nicht oder will den Ruin und Zerfall Oestreichs. Die Vermehrung der Flotte wird die Opferwilligkeit des Volks sehr in Anspruch nehmen, aber niemals hat Oestreich Summen für Kriegszwecke sicherer verwendet, als für seine Flotte; dann muß diese aber kein Spielzeug bleiben und keine lebensunfähige Einrichtung, wie die östreich-italienische Flotte vor 1848, die allerdings nur 1½ Million gekostet hat; sie muß in solcher numerischer Stärke und in solcher Rüstung auftreten, daß sie den Kampf mit der italienischen

überall aufnehmen kann, denn kommt es einmal zum Kriege, so ist es die beste Taktik für sie, nicht in den Kriegshäfen oder hinter Strandbatterien sich zu verbergen, sondern die italienische zum Gefechte zu zwingen und so den Krieg auf die sicherste und schnellste Weise zu entscheiden. Die Erfahrungen der Seekriege aller Jahrhunderte haben zu der unumstößlichen Maxime geführt: daß jede Flotte, welche angriffsweise vorgeht gegen eine feindliche Flotte von gleicher und selbst größerer Stärke, die auf der Defensive sich halten will, die sichere Aussicht des Erfolges hat, weil diese genöthigt ist, sich zu theilen. Die einzelnen Geschwader werden dann sicher von dem mit ganzer Macht auftretenden Gegner vernichtet werden. Ein solches offensives Auftreten wird durch die isolirte Lage der Befestigungen Dalmatiens geboten, denn nur durch eine mächtige, der italienischen Flotte an Maschinenkraft und Geschützen wo möglich gleichen, Kreuzerflotte kann die Verbindung derselben und die Zufuhren gedeckt werden. Die Küstenplätze bedürfen dann nur eine mäßige Verstärkung durch Kanonenboote in der von Admiral Wüllerstorf vorgeschlagenen Weise, welcher die dabei zu befolgenden Grundsätze der Aufstellung und Verwendung in einem gehaltvollen Aufsatz entwickelt hat.

Was gethan werden muß, muß rasch gethan und im vollen Maße vorbreitet werden, ehe es „zu spät" wird. Mögen die Vertreter Oestreichs an dem Tage der Berathung des Marine-Budget sich der Worte des größten Seehelden erinnern, die er am Morgen seines Sieges- und Todestages zu seinen Seeleuten sprach:

„Das Vaterland erwartet, daß jeder Mann an diesem Tage seine Pflicht erfüllen wird."

Druck von Breitkopf und Härtel in Leipzig.

Druck von Breitkopf und Härtel in Leipzig.

VA 473 .O3 C.1
Oestreich's Kriegsflotte.
Stanford University Libraries
3 6105 037 467 227

VA
473
03

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.